Postverlagsort Hamburg

Kehrwieder

Aus dem Inhalt:

Am Peilkompaß

Der Mann am Ausguck

Der Bau des Kanaltunnels bei Rendsburg

Accra, junge Hauptstadt an Westafrikas Küste

MS „Lüneburg" versucht Weltmeisterschafts-Revanche

Flotten-Umschau

Soll der Seemann „schreiben"?

Die große Bilderseite

Zwei Schrauben

Lüftung

Der Chebasco

Mit dem Robbenfänger in der Arktis

10 Jahre Fischereihilfsdienst

Was den Seemann sonst noch interessiert

Die Werften meldeten . . .

Im Maschinenraum — Aufn. Ernst de Jong

November 1958 Nr. 11

Jahrgang 2

HAMBURGER STAUEREI GESELLSCHAFT M.B.H.
(HAMBURG STEVEDORING COMPANY, LIMITED) GEGR. 1874
HAMBURG-FREIHAFEN · POSTAMT 11 · ST. ANNENUFER 6
TELEFON SA.-NR. 33 40 51 · FERNGESPRÄCHE 33 47 29 · TELEGRAMME: STEVECO HAMBURG · TELEX 021 1516

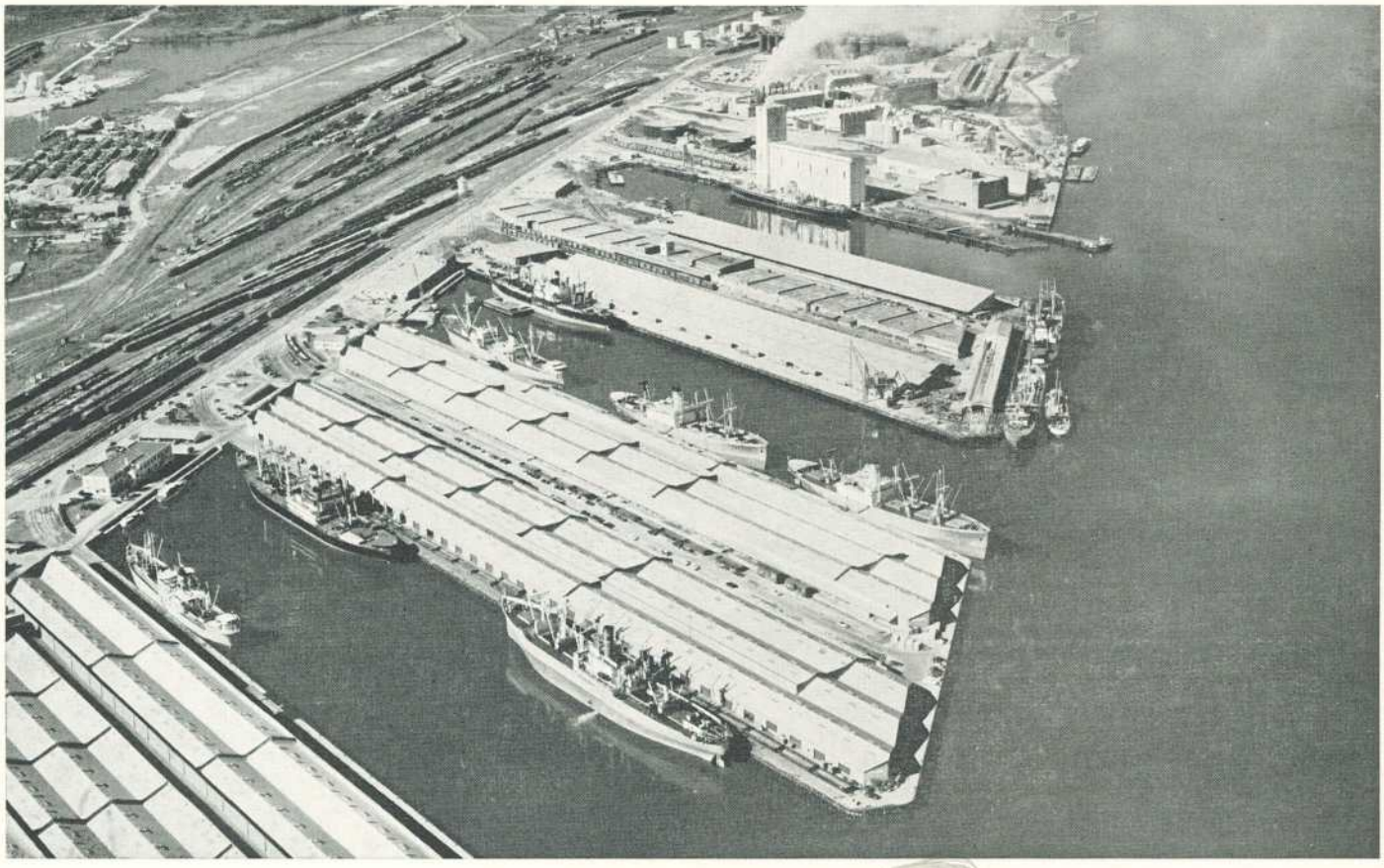
Schaar & Niemeyer

Schiffsproviant
Decks- und Maschinen-Ausrüstung

HAMBURG-FREIHAFEN
Brook 6 - Fernsprecher 36 22 46

Lieferung nach allen Häfen des Kontinents

LIEFERUNG NACH ALLEN DEUTSCHEN SEEHÄFEN
HAMBURG 11 · ALTER WANDRAHM 8
Telefon: Sa.-Nr. 33 59 45, nachts: 40 40 31 / 38 73 68
Telegramme: Shipchandlers Hamburg



Mobile! Dieser Name war uns Jungen vor der Jahrhundertwende schon geläufig, als wir noch nicht wußten, daß Mobile die Hauptstadt Alambas ist, an der Küste des Golfes von Mexiko gelegen. Aber wir sprachen mit heißen Köpfen von der Seeschlacht vor Mobile im Januar 1864, als dort die Flotten der Nord- und der Südstaaten aufeinanderprallten und Admiral Farragut zum Seehelden machten. Nun aber ist Mobile wieder das friedliche Hafenstädtchen mit fast 80 000 Einwohnern. Ihr Hauptgeschäft ist der Baumwollhandel. Zahllose Heckraddampfer bringen die Baumwollballen aus Alamba, Tennersee und Mississippi heran. Neuerdings entwickelt sich dort auch eine Industrie, besonders Papierfabriken, ein Kabelwerk, und weiterhin gewinnt die Stadt einen Namen in der Metall- und Kunstseidenbranche.

International

LAGOMATT
seidenmatter, gut verlaufender Dekorationsanstrich
HOLZAPFEL FARBENWERKE G.M.B.H.
HAMBURG 11 · KAJEN 8

International

Kehrwieder

Zeitschrift der Reeder für die Schiffsbesatzungen

2. Jahrgang | November 1958 | Nr. 11

Am 27. und 28. Oktober fand in München der diesjährige Deutsche Reedertag statt. Es war die letzte der großen Veranstaltungen aus Anlaß der 800-Jahrfeier der Stadt. Wenn sich die deutschen Reeder in diesem Jahr entschlossen haben, ihren Reedertag in München abzuhalten, so geschah dies aus dem Grund, um am Isarstrand mit der bayerischen Wirtschaft und Verwaltung Fragen des Seeverkehrs zu erörtern. Als wichtigstes aber wollten die deutschen Reeder betonen, daß — nach den schwierigen Jahren des Wiederaufbaus — die deutsche Volkswirtschaft heute wieder eine ebenso moderne wie leistungsfähige Handelsflotte besitzt.

Aber auch aus anderen Gründen war München als Tagungsort gut gewählt: 20 Schiffe tragen wieder die Namen bayerischer Städte und Landschaften über alle Meere. Kombinierte Fracht/Fahrgastschiffe, modernste Schnellfrachter, große Tanker und Fischdampfer sind in der Seeschiffahrt „die Bayern" unter der Bundesflagge. Auch vor den großen Kriegen gab es bereits bekannte Schiffe, die den Namen bayerischer Städte an Bug und Heck zeigten.

Höhepunkt des Deutschen Reedertages 1958 war der Vortrag von Herrn Direktor Richard Bertram, Vorstandsmitglied des Norddeutschen Lloyd und Mitglied des Präsidiums des Verbandes Deutscher Reeder, im Neuen Herkules-Saal der Münchner Residenz über das Thema „Seeschiffahrt — Partner des Außenhandels".

Aus den zahlreichen Stimmen der Presse zum Reedertag schreibt die „Süddeutsche Zeitung" u. a.: „Es ist das gute Recht der einzelnen Wirtschaftszweige, ihre Interessen in der Öffentlichkeit zu vertreten. Wer häufig Fachveranstaltungen besucht, ist es gewohnt, daß dabei gemäß dem Wort ‚der Stöhner kommt weiter als der Prahler' zumeist die Lage düster gemalt und — der Ruf nach öffentlicher Hilfe erhoben wird. Beim Deutschen Reedertag in München war das erfreulicherweise nicht der Fall. Man gab vielmehr freimütig zu, daß unsere Handelsschiffahrt ausgezeichnete Jahre gehabt hat und man hofft, die Lage zu meistern, auch wenn man sich gegenwärtig ‚fast in einer Krise' befindet. So sprechen Unternehmer, die nicht vergessen, daß es keine Gewinnchance ohne Risiko geben kann. Dieses ist in der Seeschiffahrt größer als in vielen anderen Branchen."

*

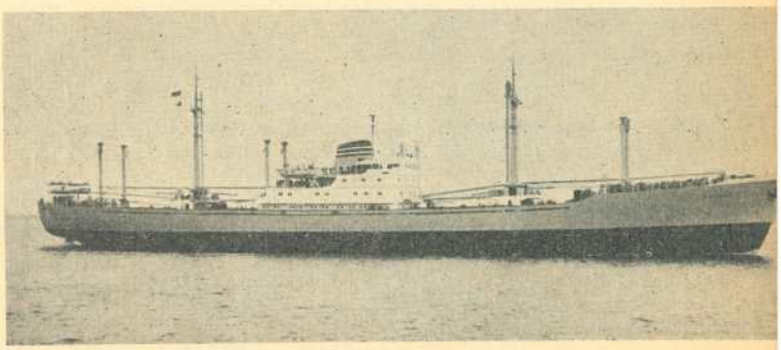
Die durch einen Sprengstoffanschlag im Hamburger Hafen schwer beschädigte „Atlas" ist nach der Untersuchung im Dock von der Kriminalpolizei freigegeben worden. Ist damit aber auch geklärt, wer für den Bombenanschlag verantwortlich gemacht werden kann? Wir möchten glauben, daß die Sache eine Betrachtung wert ist. Die Explosion erfolgte in der Nacht zum 1. Oktober im Hamburger Hafen. Nach der Untersuchung durch die Taucher wurde festgestellt, daß der Rand der beschädigten Bordwand in den Schiffsraum hineingebogen war. Diese Feststellung war im Grunde genommen wichtig genug, um daraus irgendwelche Vermutungen zu kombinieren. Wir sind weit davon entfernt, uns für Sprengstoffsachverständige oder gewiegte Kriminalisten zu halten, stimmten aber nunmehr mit den Veröffentlichungen in der Tagespresse überein, daß auf keinen Fall eine Zeitbombe im Innern des Schiffes für die Explosion ursächlich sein konnte. Die Idee der Explosion einer Fliegerbombe, die seit dem letzten Krieg an dieser Stelle im Hafen gelegen haben könnte, mußte ebenfalls als nicht zutreffend angesehen werden, als sich herausstellte, daß die Beschädigungen nicht am Boden sondern seitlich an dem Unterwasserschiff entstanden sind.

Bleibt man also weiterhin auf Vermutungen und die weiteren Ermittlungen der staatlichen Stellen zu diesem verbrecherischen Anschlag angewiesen, der in dieser Form der einzige der Nachkriegszeit gewesen ist, so fühlen wir uns verpflichtet, sehr deutlich auf einige für alle Seeleute bedeutungsvolle Punkte dieser Angelegenheit hinzuweisen.

Das völlig unverständliche Attentat hätte sehr leicht Menschenleben fordern können. Es ist allgemein bekannt, daß auf den Schiffen in den deutschen Häfen vielfach Familienangehörige, also Frauen und Kinder, die oft kurze Liegezeit mit ihren Männern an Bord verbringen und auch an Bord wohnen. Wie leicht hätte daher die Bombe gegen diese Unbeteiligten eine nicht wieder gutzumachende Wirkung erzielen können. Das ist die andere, und zwar die schmutzigste Seite dieses Attentates im Hamburger Hafen in der Nacht zum 1. Oktober 1958. Erfreulich und ein schönes Zeichen für die Verbundenheit der Seeleute mit ihrem schwer getroffenen Schiff ist die Tatsache, daß die gesamte Besatzung, die in der Explosionsnacht an Bord war, sich freiwillig bereit erklärt hat, nach der Reparatur des Schiffes geschlossen wieder an Bord zu gehen.

Es erhebt sich aber auch ferner die Frage, sind weitere derartige Anschläge zu erwarten und wie kann man sich davor schützen? Es liegen keine Anzeichen dafür vor, daß die „Atlas" der Anfang einer weiteren Serie ähnlicher Attentate ist. Wir möchten aber doch sagen, daß vorsorglich an Bord Maßnahmen ergriffen werden sollten, um ähnliches zu verhindern. Dazu kann jeder einzelne Mann der Besatzung helfen, der für die Bewachung des Schiffes in der Nachtzeit eingesetzt ist.

Wir sollten aus diesem Anschlag lernen, die Augen offenzuhalten, um die Vorgänge in der näheren Umgebung des Schiffes bei Tag und Nacht besser zu beobachten. Dann wird diesen Elementen, die sich für derartig schmutzige Dinge hergeben, das Handwerk gelegt und die Angehörigen der Besatzungen werden nicht in Dinge mit hineingezogen, mit denen sie und ihre Männer nichts zu tun haben. Der Wachoffizier



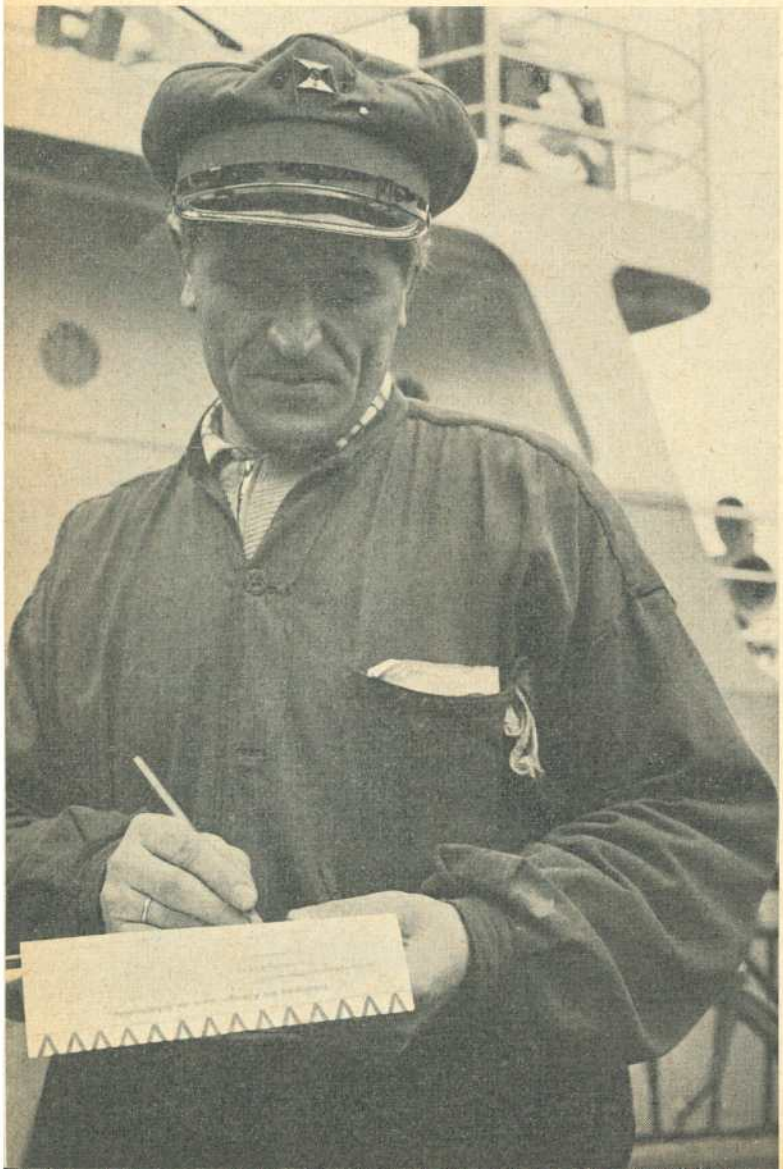
Am 9. Oktober 1958 machte das für die Deutsch-Afrikanische Schiffahrts-Gesellschaft, Hamburg, von der Deutschen Werft gebaute Fracht-MS „Karro" seine Probefahrt. Bei 152,17 m Länge über Alles, 18,75 m Breite und einer Seitenhöhe von 11,7 m vermißt es als Shelterdecker 8495 tdw und als Volldecker etwa 11 000 tdw. Ein einfach wirkender MAN-Diesel mit Aufladung, Type KSZ 78/140, von 9000 PSe, verleiht dem Schiff eine Geschwindigkeit von 17,5 Knoten.
Am 18. Oktober wurde die Jungfernreise angetreten, die über Kapstadt bis nach Lourenzo Marques gehen soll.

Der Mann am Ausguck

Will Rußland seinen Außenhandel mit dem Westen verstärken? Welche Waren kann es seinerseits anbieten? Diese Fragen wurden in den letzten Tagen lebhaft in Moskau wie in New York, in London wie in Bonn und in Hamburg erörtert. In Hamburg war der sowjetische Botschafter in Bonn, Smirnow, zu Gast. In einer Unterredung mit hamburgischen Regierungsstellen im Rathaus erklärte er sich bereit, die hamburgischen Wünsche seiner Regierung zu unterbreiten; er kündigte des weiteren an, daß in Kürze eine sowjetische Wirtschaftsdelegation in die Bundesrepublik kommen und auch in Hamburg vorsprechen würde. In Köln ist die Errichtung einer sowjetischen Handelsvertretung vorgesehen, in Hamburg die Errichtung eines Konsulates der UdSSR. Hamburg ist nicht zuletzt auch an der Regelung von Verkehrsfragen mit dem Osten interessiert.

In einem Interview mit dem Amerikaner Adlai Stevenson hatte Chruschtschow gesagt, daß die Sowjetunion auch zu einer Intensivierung des Handels mit Amerika bereit sei. Heute schon verkaufen die Russen Öl zu ermäßigten Preisen auf dem amerikanischen Kontinent; sie handeln dafür argentinische Wolle, brasilianischen Kaffee und chilenisches Kupfer ein. Der amerikanische Handel mit dem Ostblock ist noch unbedeutend. Wie es scheint, ist den Russen an einer Verstärkung des Handels mit dem Westen sehr gelegen.

So positiv diese Seite der Ost-West-Beziehungen sich zu entwickeln scheint, so wenig ist ein Fortschritt in der Frage der Wiedervereinigung zu erkennen. In einer Unterredung des deutschen Botschafters Kroll mit dem sowjetischen Außenminister Gromyko erklärte dieser, daß die Sowjetunion nicht zu einem Gespräch mit der Bundesrepublik über die Wiedervereinigung bereit sei. Und auch der sowjetische Botschafter in Bonn, der oben genannte Andrej Andrejewitsch Smirnow, bestätigte diese Einstellung. Dessenungeachtet spielt der Draht zwischen Moskau und Bonn sehr lebhaft, und es sollte durchaus möglich sein, im Laufe des Notenwechsels Positionen herauszuarbeiten, von denen aus das schwere Problem praktisch angegangen werden kann, nicht zuletzt im Hinblick auf eine Erleichterung der Lage in der Zone. Hier sollten doch zunächst Ansatzpunkte zu finden sein, ohne daß von einer „Aufweichung" diesseits oder jenseits der Schlagbäume die Rede sein sollte. Österreich hat viele Jahre auf seinen Friedensvertrag warten müssen, und dann war er plötzlich da. Sollten nicht auch heute noch „Wunder" geschehen können?



Männer am Strom und auf See

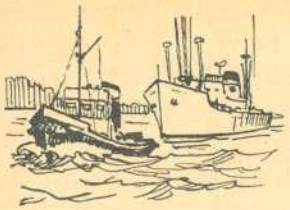
Es würde in den Laderäumen der Schiffe und in den Kaischuppen bald eine heillose Unordnung herrschen, es würden viele ärgerliche Briefe geschrieben und es würden unendlich viele Prozesse bei den Gerichten anhängig gemacht werden, wenn es in der Schiffahrt nicht eine Person gäbe, die man Tallymann nennt. Beim Löschen oder Laden steht der Tallymann an der Luke und notiert die einzelnen Ballen, Säcke, Kisten oder was es gerade ist, und sein Gegenspieler, der Ladungskontrolleur einer anderen Firma, steht auf dem Kai und macht die Gegenprobe. Beider Listen müssen nachher genau übereinstimmen. So ein Tallymann muß natürlich mit allen Hunden gehetzt, mit allen Wassern gewaschen sein, damit ihm nicht die kleinste Unregelmäßigkeit entgeht. Er ist die Vertrauensperson der Herren Empfänger oder der Versandfirmen. Selbst bei der Anfertigung des Stauplanes der Schiffe hat er ein Wort mitzureden.

Die besten Frauen sind die, von denen man am wenigsten spricht, sagt ein altes Wort. Wollte man seine Weisheit auch auf die Völker anwenden, so würde man hier wohl am ersten mit an die Japaner denken müssen. In zäher Arbeit, ohne viel Aufhebens nach außen zu machen, hat die japanische Nation versucht, die Wunden zu heilen, die ihr der letzte Weltkrieg geschlagen hatte. Welcher Wertschätzung sie sich im Kreis der Großmächte erfreut und welche Bedeutung man ihr im Aufbau einer neuen, besseren Welt zumißt, geht aus der Tatsache hervor, daß schon im Jahre 1951 von Amerika, England und weiteren 46 Staaten ein Friedensvertrag mit Japan abgeschlossen wurde und daß man ein Jahr später dem Land seine volle Souveränität wiedergab. Lediglich die Sowjetunion erhob Einspruch. Für uns wurde Japan in diesen Tagen in den Vordergrund gerückt durch den Besuch des Bundeswirtschaftsministers Prof. Erhard. Minister Erhard kehrte auf seiner Ostasienreise in Tokio ein und sprach längere Zeit mit dem japanischen Ministerpräsidenten Kishi. Daß man dabei nicht nur höfliche Worte wechselte, sondern Probleme ansprach, die beide Völker im tiefsten berühren, deren Vertreter sich hier zusammenfanden, versteht sich am Rande. Japan ist nicht nur das Land der Kirschblüte und der schönen Geishas, es hat seit etwa Anfang dieses Jahrhunderts eine Industrialisierung eingeleitet, die heute Weltbedeutung besitzt. Und diese Industrialisierung hatte Japan dringend nötig, denn die Bevölkerung verdreifachte sich seit hundert Jahren. 27 Millionen Einwohner zählt Japan um 1850, heute sind es bereits 85 Millionen. Die Bevölkerung drängt sich besonders in den Küstenebenen zusammen, die Gebirge sind wenig besiedelt. Hält auch das Volk treu zu seinen alten Kulturstätten, so ist es doch modernen Einflüssen nicht abgeneigt. Die Hauptstadt Tokio bietet nicht nur am Hauptbahnhof das Bild einer neuzeitlichen Weltstadt. Bundesminister Erhard benutzte seinen Aufenthalt in Tokio dazu, ein deutsches Kulturinstitut dort zu eröffnen.

*

Was England hier großzügig Guinea zuerkannte, ist es nicht bereit, den Zyprioten zu geben. Die Bemühungen um eine Einigung in der Zypernfrage scheinen hoffnungsloser denn je zu sein. Der britische Außenminister Selwyn Lloyd gab im Unterhaus Einzelheiten über die Verhandlungen bekannt, aus denen hervorging, daß weder ein Anschluß an Athen noch eine Teilung der Insel von Großbritannien zugestanden würde. Griechenland ist über das Entgegenkommen erbittert, das man den türkischen Ansprüchen gegenüber an den Tag legt. Dabei habe Griechenland, so betont man nicht nur in Athen, stets Seite an Seite mit England gekämpft und sich von dieser Bundestreue auch in kritischen Zeiten nicht abbringen lassen. Eine Teilnahme an der von NATO-Generalsekretär Spaak vorgeschlagenen Zypernkonferenz hatte Griechenland abgelehnt. Inzwischen verschlechtern sich die Beziehungen zwischen Athen und Ankara immer mehr. Es ist hohe Zeit, sich auf einen neuen Konferenzplan zu einigen, damit dieser Gefahrenherd im Mittelmeer endlich beseitigt wird.

Fritz Roßberg



Der Hafen

Der Bau des Kanaltunnels bei Rendsburg

Von Regierungsbaurat a. D. Gerd Vogel

Jedem Seemann, der mit seinem Schiff durch den Nord-Ostsee-Kanal fährt, ist die Stadt Rendsburg mit ihren beiden Wahrzeichen, der Eisenbahnhochbrücke und der Straßendrehbrücke, bestens bekannt. Dieser Schwerpunkt, etwa in der Mitte zwischen Holtenau und Brunsbüttelkoog wird in den nächsten Jahren für die Seeschiffahrt durch den Bau des Straßentunnels noch stärker markiert. Von diesem großen Bauvorhaben wird schon seit Jahren in der Öffentlichkeit und in Fachkreisen, sicher aber auch auf der Brücke oder in der Messe manches Schiffes gesprochen. Der Ersatz der Straßendrehbrücke Rendsburg durch einen Tunnel ist gleich wichtig für beide Verkehrswege, die sich an dieser Stelle kreuzen. Die Planung der Wasser- und Schiffahrtsdirektion Kiel in Zusammenarbeit mit dem Ministerium für Wirtschaft und Verkehr des Landes Schleswig-Holstein hat das Ziel, den Knotenpunkt Rendsburg als Kreuzung einer Reihe von wichtigen und stark belasteten Straßen mit dem Schiffsverkehr des Nord-Ostsee-Kanals von allen im Laufe der letzten Jahre aufgetretenen Verkehrsschwierigkeiten zu entlasten.

Die Straßendrehbrücke in Rendsburg bildet für die Schiffahrt eine Gefahrenstelle, die besondere Aufmerksamkeit der Schiffsführung erfordert. Der Schiffsverkehr auf dem Nord-Ostsee-Kanal ist von Jahr zu Jahr stärker geworden. Von 1950 bis 1957 nahm die Gesamtzahl der durchfahrenden Schiffe von 47 000 auf 69 000 zu. In der gleichen Zeit hat sich die Zahl der Durchfahrten von Schiffen über 9 m Tiefgang von 23 Schiffen im Jahre 1950 auf 290 Schiffe im Jahre 1957 erhöht. Die steigende Zahl der großen Schiffe erforderte immer öfter die Öffnung der Drehbrücke und damit eine Sperrung des Straßenverkehrs. Bis zu 40 % der Gesamtzeit mußte der Straßenverkehr vor den geschlossenen Schranken der Brücke gestoppt werden. Was das bei dem starken Durchgangsverkehr auf der „Europastraße 3" bedeutet, die in Rendsburg über die Drehbrücke führt, verdeutlichen einige Zahlen des Straßenverkehrs. Bis zu 11 000 Kraftfahrzeuge befahren die Brücke in 24 Stunden an besonders stark belasteten Tagen, und Verkehrsfachleute rechnen in ihren Ermittlungen im Jahre 1960 mit 16 000 Fahrzeugen je Tag. Diese unaufhaltsame Entwicklung mit steigender Tendenz auf beiden sich kreuzenden Verkehrswegen verlangt heute den Ersatz der Drehbrücke durch ein Kreuzungsbauwerk, das die Durchfahrt des Schiffes und des Kraftwagens voneinander unabhängig macht. Nur durch einen Tunnel unter dem Kanal können die langen Stauungen des Kraftverkehrs bei geschlossenen Schranken vermieden werden, die oft 30—40 Minuten lang den Fahrzeugverkehr stoppen.

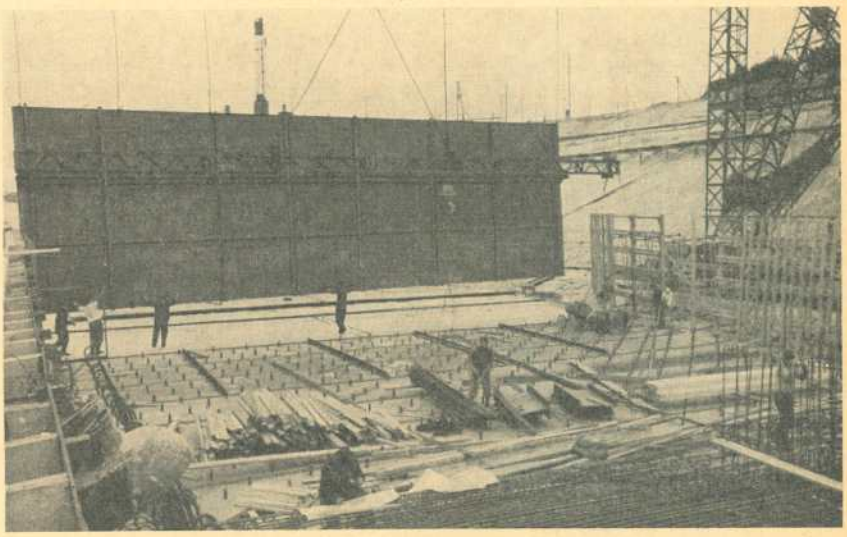
Das Bundesministerium für Verkehr entschloß sich im Jahre 1956 zum Bau eines vierspurigen Tunnels mit zwei Fahrbahnen von je 6,80 m Breite und einer lichten Durchfahrtshöhe von 4,50 m, die auf den Rampenstrecken sogar 6,50 m beträgt. Das eigentliche Tunnelbauwerk wird eine Länge von rd. 1280 m erhalten. Die Fahrbahn unter dem Kanal ist mit rund 20 m unter dem Wasserspiegel so gelegt, daß eine spätere Vertiefung des Kanals möglich ist. Der Höhenunterschied nach beiden Tunnelenden wird mit beiderseitigen Rampen von 4 % Steigung überwunden.

Beim Bau des Tunnels macht die Kreuzung des eigentlichen Kanalbettes, das an der Tunnelbaustelle eine Wasserspiegelbreite von etwa 110 m hat, die größten Schwierigkeiten, da die Schiffahrt während der Bauarbeiten weiter den Kanal befahren muß. Der Bauvorgang ist so gedacht: das 140 m lange Mittelstück des Tunnels aus Stahlbeton soll in einer offenen Baugrube wie in einem Baudock auf der Südseite des Kanals unter Grundwasserabsenkung hergestellt, an beiden Enden behelfsmäßig abgedichtet werden, so daß es einen schwimmfähigen Hohlkörper bildet, mit dem Fluten des Baudocks vom Wasser gehoben, nach Durchbaggern des Erddammes zwischen Baudock und Kanal aufgeschwommen und in einer ausgebaggerten Rinne im Kanalbett abgesenkt werden. Nach dem Absenken dieses Mittelstückes sollen zu beiden Seiten des Kanals 18 m breite Spundwandfangedämme über den Enden des Mittelstückes geschlossen und mit Boden verfüllt werden, in deren Schutz die anschließenden Rampenteile des Tunnels ebenfalls aus Stahlbeton in offener Baugrube unter Grundwasserabsenkung, d. h. im Trockenen, hergestellt werden können. Der ganze Bauvorgang nimmt weitgehend Rücksicht auf die Schiffahrt. Es ist Vorsorge getroffen, daß sie durch den Naßbaggerbetrieb möglichst wenig gestört wird. Eine besondere Schiffsleitungsstelle sorgt während der Zeit der Naßbaggerung für reibungslose Abstimmung des Baubetriebes auf die Erfordernisse der Seeschiffahrt. Die Rammung der Fangedämme an beiden Ufern des Kanals vollzieht sich außerhalb der Schiffahrtsrinne und nur für das Absenken des Mittelstückes wird eine völlige Schiffahrtssperre von 24 Stunden eingelegt werden müssen. Danach werden sich im Kanalbett selbst kaum noch Bauarbeiten abspielen. Die Schiffahrt behält während der Bauzeit stets eine breitere Durchfahrtsöffnung als sie heute an der Drehbrücke besteht.

Die Naßbaggerung mit 23 000 cbm ist heute schon beinahe beendet. In den vergangenen sechs Monaten ist auch die Südbaugrube mit 350 000 cbm Bodenaushub unter Grundwasserabsenkung fertiggestellt, in der nun bereits die Vorbereitungen für den eigentlichen Tunnelbau zu sehen sind. Diese Baugrube, die man vom Kanal gut übersehen kann, ist etwa 500 m lang, oben bis zu 100 m breit und hat eine Tiefe von ungefähr 17 m unter Gelände. Sie wird durch einen breiten Erddamm zum Kanal hin abgeschlossen. Das 140 m lange Mittelstück des Tunnels ist in dieser Baugrube wie ein großes Schiff von 20 000 t Wasserverdrängung aus Stahlbeton im Bau. Seine Betonwände sind 90 cm stark, die Sohle sogar 1,30 m. Das Mittelstück erhält als Dichtungshaut rings herum einen Stahlblechmantel von 6 mm Stärke. Die Vorbereitungen der Stahlbaufirma für das Verlegen und Zusammenschweißen der Blechabdichtung fallen auf der Baustelle ganz besonders ins Auge. Die Blechtafeln werden auf einer besonderen fahrbaren Bühne zu Tafeln von 20 × 7 m zusammengeschweißt und mit Hilfe von zwei großen Derrick-Kränen von je 10 t Tragfähigkeit auf der vorbereiteten Sohle des Baudocks verlegt. Sobald die Bleche für die Sohle und einen Teil der Seiten fertig sind, wird die Rundstahlbewehrung des Betons eingebracht und anschließend die Sohle betoniert. Gleichlaufend mit der Herstellung des Mittelstücks beginnt auch schon weiter südlich der Bau der Tunnelrampen, und der vorbeifahrende Schiffer sieht bei einem Blick in die Baugrube bereits den Unterbeton der ersten Blöcke der Rampenstrecke, mit deren Schalung und Bewehrung in Kürze begonnen werden soll. Sie dienen später beim Fluten des „Baudocks" als südlicher Abschluß. Im Dezember dieses Jahres soll alles für die Füllung der Baugrube mit Wasser bereit sein. Dann soll planmäßig das inzwischen fertigbetonierte und -gedichtete „Betonschiff" von 20 000 t Tragfähigkeit aufschwimmen, nach Durchbaggern des jetzt vorhandenen Erddammes zur Kanalmitte gefahren und in der Naßbaggerbaugrube abgesenkt werden.

*

Der Tunnelbau in Rendsburg wird also für die Fachleute eine sehr interessante Baustelle werden. Die Wasser- und Schiffahrtsverwaltung hofft, in etwa vier Jahren den Tunnel fertigstellen und anschließend die Drehbrücke beseitigen zu können. Dann wird zwar für die Schiffahrt ein Wahrzeichen der Stadt Rendsburg verschwunden, jedoch gleichzeitig ein wichtiger weiterer Schritt zur Erhöhung der Verkehrssicherheit auf der größten deutschen Seewasserstraße getan worden sein.



BRT / NRT / tdw — eine verzwickte Sache

(Schluß aus Heft 10)

Doch ist diese verzwickte Rechnung keineswegs das Non-plus-ultra in der Schiffsvermessung. Es gibt zum Beispiel auch die Schutzdecker, die man englisch Shelterdecker nennt. Bei ihnen ist sowohl in der Brutto- als automatisch dann auch in der Netto-Vermessung einfach jeder Raum unterschlagen worden, der sich zwischen dem Zwischendeck und dem obersten Deck befindet. Tatsächlich ist er natürlich vorhanden. Und niemand hindert auch den Reeder, ihn bis zum letzten Winkel mit Ladung vollzupacken. Nur — die Schiffsvermesser übersehen ihn. Und dürfen es, laut Vorschrift. Allerdings müssen diese Räume in den Oberdecks provisorisch verschlossene Vermessungsluken haben, und auch die Schotten zwischen den einzelnen Räumen müssen Öffnungen besitzen. Und schließlich noch darf ein solcher als „Schutzdecker" ausgewiesener Frachter nicht so tief eintauchen wie ein Volldecker. Deshalb sind vor allem die Linienfrachter, die leichte, aber sperrige Ladung befördern, sind auch die Binnenschiffe fast immer Schutzdecker.

Soviel zunächst über BRT und NRT. Bleiben noch die „tdw" und die Deplacements-Tonnen. Tdw heißt tons deadweight. Mit dieser Bezeichnung wird die Tragfähigkeit nachgewiesen — durchweg in sogenannten long tons zu 1016 Kilo. Wenn die metrische Tonne zu 1000 Kilo im Spiel ist, steht meistens nur ein kleines „t" zu lesen. Doch vorsichtig: Es gibt auch noch die amerikanische short ton zu 907 Kilo ...

Nach Deplacements-Tonnen errechnet sich die Größe der Kriegsschiffe. Ein 45 000-Tonner wie die „Bismarck" wog eben genau 45 000 Tonnen, und genau diese Menge Wasser verdrängt er nach einem Gesetz, das schon der alte Archimedes kannte. Es ist also eine einfache Rechnung, wenn man davon absieht, daß es — je nach Ausrüstung — ein maximales und ein minimales Verdrängungsgewicht gibt. In Deutschland allerdings müssen die Schiffe von der „grauen-Dampfer-Kompanie" auch noch einen BRT-Meßbrief besitzen, weil die Verwaltung des Nordostseekanals ihre Gebühren nur so und nicht anders zu berechnen pflegt. Die Bruttotonnage eines Kriegsschiffes wird ähnlich wie die eines Handelsschiffes erfaßt, die Unterschiede sind nur unwesentlich.

Von der Osloer Konvention, dem internationalen Schiffsvermessungsvertrag (in dem die Regel von Mr. Moorsom keineswegs gefallen ist!) war bereits die Rede. Es hält schwer, alle Staaten der Welt zum Beitritt zu bewegen. Vor allem die Verwaltungen der großen Kanäle haben ihre eigene Art, den Rauminhalt eines Schiffes zu vermessen. Am Suez und in Panama zum Beispiel kennt man keine Schutzdecker, und vom Suez sagen die Seeleute, daß dort auch jede Kartoffelkiste als (gebührenpflichtiger) Raum gelte ...

Seit je haben es vornehmlich die Amerikaner verstanden, mit der BRT-Vermessung großzügig zu verfahren. Salons, Speiseräume sowie alle Gesellschaftsräume auf Passagierschiffen zum Beispiel gelten bei ihnen als nicht vorhanden, sofern sie unter dem Deck über dem festen Schiffsrumpf (the deck above the hull) liegen. Kofferräume sowie Wasserballasträume in der Vorpiek und im Achterschiff zählen desgleichen nicht. So wundert man sich nicht mehr, wenn man hört, daß die unter Panama-Flagge fahrende „Italia" in Lloyds-Register mit nur 16 000 BRT firmiert, nach deutscher Vermessung aber 22 000 BRT haben würde.

Die 26 300 BRT große „Tina Onassis" würde bei uns etwa 29 000 BRT groß sein, und die „United States", das mit 36 Knoten schnellste Schiff der Welt, das mit rund 53 000 BRT vermessen ist, würde unter deutscher Flagge gut und gern 10 000 BRT größer sein.

Wie sehr die Amerikaner vor dem Krieg mit den Vermessungsvorschriften zu jonglieren verstanden, wie leicht es ihnen gelang, „geschlossene" Räume je nach Bedarf zu „offenen" zu erklären oder umgekehrt, zeigt dieses Beispiel: Um nach 1918 das größte Schiff der Welt zu besitzen, vermaßen sie die 54 000 BRT große „Leviathan" (ex „Vaterland" der Hapag) mit fast 60 000 BRT, um die 56 000 BRT der „Majestic" (ex „Bismarck") der Engländer zu übertrumpfen. Als ihnen dieser Superlativ dann jedoch in der Weltwirtschaftskrise entschieden zu teuer kam, gingen sie erneut mit dem Zollstock an die „Leviathan" heran, änderten baulich nichts und hatten — „akra-kadabra" — plötzlich ein Schiff von nur 49 900 BRT.

ACCRA JUNGE HAUPTSTADT AN WESTAFRIKAS KÜSTE

Von Herbert Pielbaum

Wenn der Anker des Westafrikafahrers eine knappe Meile von der Brandung und den dahinterliegenden, niedrigen Sandsteinklippen entfernt gefallen ist, hat man einen Hafen erreicht, der sich zwar nicht durch eine einprägsame Silhouette oder andere Schönheiten von den übrigen westafrikanischen Häfen abhebt, aber es ist doch ein besonderer „Hafen", ist er doch zugleich Hauptstadt des jungen Staates Ghana, der am 6. März dieses Jahres sein einjähriges Bestehen feiern konnte.

Zudem aber ist Accra einer der belebtesten und emsigsten Umschlagplätze an der Küste Westafrikas. Zwar wird er unter Umständen nicht mehr lange bestehen, denn sobald das Projekt „Tema Harbour" zur Durchführung kommt, das den Bau eines geschützten Hafens in der Nähe Accras vorsieht, wird er aufhören zu existieren, genau so wie seinerzeit der Bau des Hafens Takoradi den Reedehafen Sekondi veröden ließ. Das aber liegt noch in der Zukunft dieses vitalen und entwicklungsfähigen Landes. Vorläufig muß noch jede für Accra bestimmte Fracht — über eine halbe Million Tonnen jährlich — von den äußerst stabilen Brandungsbooten, die im Durchschnitt mit zehn Ruderern und einem Steuermann besetzt sind, an Land gebracht, dort ausgeladen und weiter zum Schuppen gebracht werden. Ein kompliziertes Verfahren, aber es funktioniert.

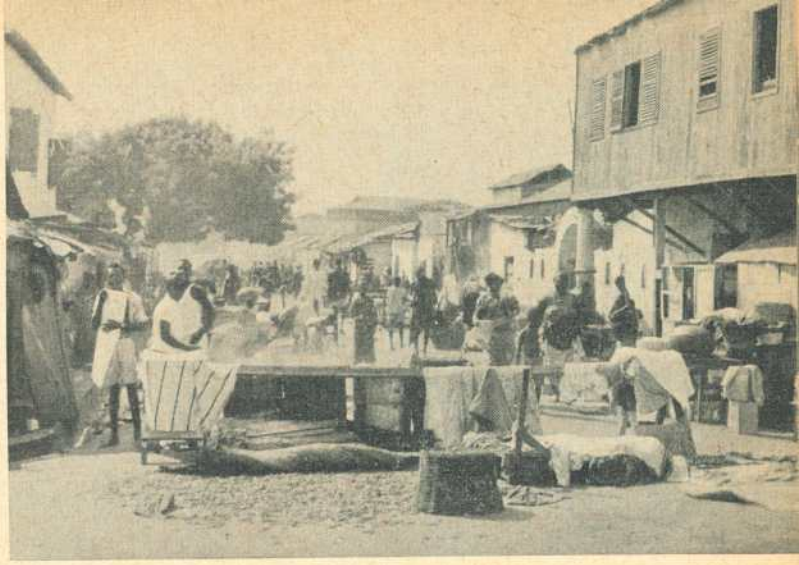
Wüßte man nicht, daß diese Boote einem friedlichen Zweck dienen, so könnte ein ängstlicher Zuschauer in Schrecken versetzt werden, denn die Bootsbesatzungen liegen in einem dauernden Wettstreit auf Hin- und Rückfahrt, und, wie das in jenen Breiten üblich ist, es geschieht mit viel Geschrei und wilden Anfeuerungsrufen. Wären die portugiesischen Seeleute, die im Jahre 1471 die Goldküste wiederentdeckten, auf die gleiche Weise empfangen worden, hätten sie vielleicht Reißaus genommen, so aber brachten sie Kunde von diesem Lande nach Europa, und in den folgenden Jahrzehnten begannen Engländer, Holländer und Dänen mit der Goldküste Handel zu treiben und an ihren Küsten Stützpunkte zu errichten. Dabei mochten sie vielleicht auch entdeckt haben, daß schon vor ihnen fremde Besucher dagewesen waren.

Als nämlich der Pharao Necho (609 — 595 v. Chr.) die Arbeiten an dem Kanal, der den Nil mit dem Roten Meer verbinden sollte, einstellte, schickte er ägyptisch-phönizische Seeleute zu einer Afrikaumsegelung los, die sie auch, wie Herodot berichtet, mit Erfolg durchführen konnten. Den ersten Versuch zur Kolonisation der westafrikanischen Küste machten nicht etwa, wie vielfach fälschlicherweise angenommen wird, europäische Nationen, sondern der karthagische Seefahrer Hanno, der um 500 v. Chr. lebte und mit etwa 60 Schiffen, auf denen sich rund 3000 Männer und Frauen befanden, ausfuhr, um einen für damalige Zeit unwahrscheinlich erscheinenden Kolonisationsplan auszuführen. Er sollte den Seeweg nach den Kanarischen Inseln sichern, indem er Stützpunkte an der Küste Nordafrikas errichtete. Aus nicht bekannten Gründen aber dehnte er seine Fahrt wahrscheinlich bis Kamerun aus, denn er berichtete von einem feuerspeienden Berg. Das konnte nur der Kamerunberg gewesen sein. Lediglich wenige archäologische Funde zeugen den später gekommenen Entdeckern der Goldküste von jenen gigantischen Unternehmen der karthago-phönizischen Seefahrer.

Doch zurück zur Jetztzeit. Accra, das, wie schon erwähnt, auf den ersten Blick keine Besonderheiten aufweist, hat dennoch eine eigene Atmosphäre. Es ist nicht das Selbst-

Ein großer Teil der Bevölkerung betreibt Fischfang mit diesen seetüchtigen Booten, die hier am Fuße der Sandsteinklippen liegen. Weit wagen sie sich damit auf die See hinaus. Zum Teil sind die Fahrzeuge sehr bunt bemalt und mit vielen Schnitzereien versehen.

bewußtsein der jüngst freigewordenen Einwohner allein, das sie sehr zur Schau tragen und den Weißen natürlich fühlen lassen, daß sie gleichberechtigt sind, manchmal in einer fast verletzenden Weise, sondern es ist vor allen Dingen der Lebensrhythmus, der diese junge Hauptstadt auszeichnet. Sieht man die Schwarzen von den Booten zum Schuppen mit schweren Lasten auf dem Kopf im Laufschritt dahertraben, ist es nicht allein der Verdienst, der sie treibt, sondern sie wissen, daß sie für Ghana — „for my country", wie sie sagen — arbeiten. Neben dieser vielfach anzutreffenden



Auch in Accra lebt und arbeitet man auf der Straße. Hier, mitten in der „City", wird im Vordergrund gebügelt und dahinter mit allen möglichen Dingen gehandelt.

Kisten, Säcke, Schienen und Langeisen und alle nur möglichen anderen Handelswaren — Hunderte von Tonnen am Tag — transportieren die äußerst fest gebauten Brandungsboote von den auf Reede liegenden Schiffen zum Strand, von wo die Lasten auf den Köpfen der Ruderer zum Schuppen getragen werden.

nationalen Begeisterung sticht Accra aber auch durch seine pulsierende und sich ständig ausweitende Wirtschaft positiv von den anderen Orten Westafrikas ab, bei denen die Entwicklung in und nach dem Zweiten Weltkrieg zwar auch steil bergauf ging, dann aber mehr oder weniger stagnierte. Ghana erhielt seine Unabhängigkeit mit großen finanziellen Reserven, die in der Hauptsache aus Verkäufen von Kakao stammen, dem bisher hauptsächlichstem Reichtum, den das Land zu bieten hat.

Das „Cocoa Marketing Board", das 1957 zehn Jahre alt wurde, konnte berichten, daß es seit seinem Bestehen 2 383 000 Tonnen Kakao angekauft und nach 35 Ländern verschifft hatte. Hauptabnehmer waren die USA (707 000 t), England (618 000 t), Deutschland (273 000 t), Holland (228 000 t) und Rußland (154 000 t). Einen großen Aufschwung nahm nach dem Krieg auch die Holzgewinnung. Die riesigen Wälder wurden erforscht und es wurde festgestellt, daß sie zum großen Teil nutzbar sind. Mit modernsten technischen Ausrüstungen ging man den Urwaldriesen zu Leibe, und heute macht der Export von Hölzern einen beachtlichen Teil der ghanaischen Ausfuhr aus. Daneben aber ist Ghana als Lieferant für Gold, Diamanten, Manganerz und Bauxit nicht unbekannt. Der Anbau von Sheanüssen zur Ölgewinnung wird ebenfalls vorangetrieben.

Daß aber die herrschende Schicht Ghanas, die von den Engländern in liberaler Großzügigkeit geprägt wurde, mit ihrem Premier Dr. Kwame Nkrumah an der Spitze, sich mit dem bereits Vorhandenen nicht zufrieden gibt, ist daraus zu ersehen, daß versucht wird, Industrie ins Land zu ziehen und man bemüht ist, auch ins Schiffahrtsgeschäft unter eigener Regie einzusteigen. So wurde vor einigen Monaten der 4959 BRT große englische Dampfer „Marsdale" von der Black Star Line, einer Gemeinschaftsgründung von Ghana und Israel, mit einem Anfangskapital von 500 000 £, von denen Ghana 300 000 stellt, angekauft und unter dem Namen „Volta River" in Fahrt gesetzt. Inwieweit es den jungen Republikanern gelingen wird, wirtschaftlichen Schwierigkeiten und mancherlei Vorurteilen zum Trotz, einen krisenfesten Staat aufzubauen, bleibt natürlich abzuwarten.

Accra, heute noch ein sehr gegensätzliches Stadtbild aufweisend, in dem palastartige Gebäude neben typischen Negerhütten zu sehen sind, eine neu erstellte Tabakfabrik, die 150 Millionen Zigaretten monatlich produzieren soll, mit ängstlich dreinblickenden, halbnackten Kindern davor und einem großzügig angelegten Flugplatz, an dessen Rändern wiederum Hütten stehen mit Negermammies davor, die Wäsche waschen und ihr Essen kochen, dieses Accra besitzt die Voraussetzungen, Westafrikas modernste Stadt und zugleich Schrittmacher der afrikanischen Emanzipation zu werden.

Sport an Bord

MS »LÜNEBURG«

versucht Weltmeisterschafts-Revanche

Kap-Hoornschiffe spielen auch Fußball! Schon auf der letzten Reise hatten wir in Punta Arenas gegen eine Mannschaft des dortigen Garnison-Regiments und in Antofagasta gegen eine Auswahl der Tally- und Kranführergewerkschaft gespielt. Dieses Mal nun sollten wir auf unserem Wege zur Magellanstraße wieder einige Brasilhäfen anlaufen, darunter Vitoria und Rio de Janeiro. In Rio würden wir übers Wochenende liegen. So baten wir die Agentur in Vitoria, in ihr Ankunftstelegramm nach Rio die Bitte um einen Fußballgegner für uns mit aufzunehmen. Unser Schlachter kam auf die Idee, sich noch schnell Fußballstiefel zu kaufen. Wer beschreibt unser Erstaunen, als wir erfuhren, daß diese wirklich guten und brauchbaren Stiefel nach unserm Geld nur genau 9 DM kosteten. Es schien so, als gehörten derartige Dinge hier in Brasilien eben zur Volksausrüstung. Zwanzig Minuten waren noch bis zur Abfahrt, da hatten 13 Mann von uns dem Koch und dem Schlachter Geld in die Hand gedrückt und sie losgejagt zum Einkaufen.

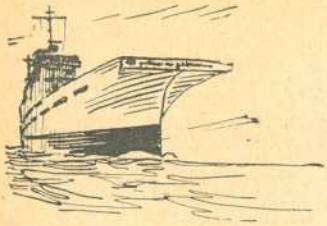
Es wurde höchste und allerhöchste Zeit, schon hatten wir warnend mit dem Typhon geheult, da sahen wir die Beiden schwerbeladen über die Straße geschossen kommen. Sie hatten viel Glück bei ihrer Rennerei, denn alle Einheimischen, die sie so über die Straße rasen sahen, überlegten sichtlich, ob sie die „Diebe" anhalten sollten oder nicht.

Gut, soweit waren wir gerüstet. Ab gings nach Rio. Wie groß war unsere Enttäuschung, als uns dort nach der Ankunft der Agent sagte, es sei unmöglich, einen Gegner und vor allem einen Spielplatz zu bekommen. Sonntags sei das bei den wenigen vorhandenen Plätzen eine Unmöglichkeit. Ha, er hatte nicht mit der Zähigkeit gerechnet, zu der Seeleute fähig sind, wenn sie wirklich etwas wollen! Uns gegenüber am Pier lag ein auslaufbereiter Truppentransporter der brasilianischen Marine mit einem Bataillon Infanteriesoldaten an Bord, das als Polizeitruppe nach Suez gehen und dort ihre Kameraden von der UN-Polizei ablösen sollte. Es wäre doch eigenartig, wenn die nicht Fußball spielen könnten! Also am Sonntagmorgen hin, fragen kostet nichts.

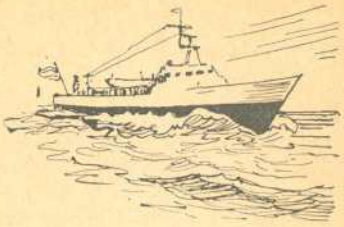
Sie konnten und sie wollten auch. Gern sogar! Nun aber, wo einen Platz hernehmen? Unsere Rettung erschien in Gestalt eines deutschen Kaufmannes, der schon 18 Jahre in Rio lebt und bei uns an Bord eine Flasche Bier trinken kam. Er wußte nämlich, daß sich im nahegelegenen Kloster ein Platz, nicht groß aber gut, befand. Gleich los und fragen, Widerstand macht uns stark.

Der Prior selbst war es, der uns die Erlaubnis gab, den Platz zu benutzen. Allerdings sollten wir versuchen, ein wenig leise zu sein, da zur gleichen Zeit in der Klosterkirche ein Hochamt vom Rundfunk übertragen wurde. Fußball ohne zu schreien? Wir nahmen auch das in Kauf. Es erforderte einige Vorbereitungen, bevor wir uns auf den Weg machen konnten, lagen wir doch jetzt am Sonntagmorgen schon eine Nacht in Rio, ohne bisher Aussicht auf ein Fußballspiel gehabt zu haben. Bis 10.30 Uhr aber war alles klar und wir zogen los. Ein deutscher Pater empfing uns und brachte uns zum Sportplatz. Er bat uns noch, nicht zu stark zu schießen, denn sonst würde der Ball über die Umzäunung fallen und müßte erst stundenlang gesucht werden.

Unsere Gegner trugen alle einheitliche Tracht, Rot-Weiß, wie unser HSV. Sie waren, wie wohl 95 v. H. aller Brasilianer, Fußballfanatiker und zeigten uns das auch sehr bald. Was



Flotten-Umschau



Die aus dem im Krieg versenkten deutschen U-Boot „U 843" geborgenen 35 Leichen der Besatzung wurden bei Göteborg in ehrenvoller Weise bestattet, bei welcher Gelegenheit die öffentlichen Gebäude dieser großen schwedischen Hafenstadt halbstock geflaggt hatten.

*

Von der Bundesmarine ist zu berichten, daß das Marinearsenal Kiel wieder aufgebaut und in Betrieb genommen werden soll, wofür zunächst einmal 40 Millionen D-Mark bereit gestellt sind. Hoffentlich sind nicht zu viel Männer der alten, bewährten Arbeiterschaft inzwischen in feste Stellungen bei anderen technischen Betrieben abgewandert.

Als neue Kadettenschulschiffe für die Bundesmarine sind als Ersatz für die bisherigen, jetzt anderweitig eingesetzten Schiffe „Eider" und „Trave" zwei britische Fregatten übernommen worden. Beide sind Kriegsbauten, von denen die eine, die „Oakley", zur „Hunt II"-Klasse gehört und 1490 Tonnen Höchstverdrängung hat, während die andere, die „Actaeon", ein Schiff der „Black Swan"-Klasse, 1925 t groß ist. Beide Schiffe hatten bisher je 180 bis 190 Mann Besatzung und ihre Geschwindigkeit lag um 18 Knoten. „Oakley" ist inzwischen unter dem Namen „Gneisenau" in Dienst gestellt worden.

Das fünfte Minensuchgeschwader (schnelle Minenräumboote) ist Anfang Oktober in Neustadt (Holstein) in Dienst gestellt worden. Zum zweiten Landungsgeschwader in Wilhelmshaven sind die sechs in den USA angekauften Landungsfahrzeuge getreten. Ihre Namen sind „Salamander", „Natter", „Krokodil", „Viper", „Otter" und „Eidechse". Die ersten vier Namen waren bereits Ende der siebziger Jahre unter den elf Panzerkanonenbooten zu finden. Diese Panzerkanonenboote waren 110 t groß, liefen 9 Knoten und hatten je ein 30,5-cm-Geschütz von 22 Kaliberlängen (L/22). Später ging man vorübergehend auf das 24- und 28-cm-Kaliber in der deutschen Marine zurück, um erst mit der „Ostfriesland"-Klasse (vier Schiffe, die im Jahre 1909/10 vom Stapel gelaufen sind), Nachfolgerin der ersten deutschen Großkampfschiffe, erneut mit 30,5-cm-Geschützen wieder anzufangen. Dann waren es allerdings gleich ein ganzes Dutzend Geschütze dieses schweren Kalibers mit einer Kaliberlänge von L/50 auf jedem dieser Schiffe. Von den Panzerkanonenbooten wurde der Schnack erzählt, daß sie vor Abfeuerung eines Schusses erst einmal dreimal „Äußerste Kraft voraus"-Fahrt aufnehmen mußten, damit sie beim Fallen des Schusses nicht plötzlich infolge des gewaltigen Rückstoßes Fahrt achteraus machten. Der Große Kurfürst hatte in seiner Charterflotte auch schon einen mit sechs Kanonen bestückten „Salamander", und die spätere preußische Marine die 1850 in England gebaute eiserne Radkorvette „Salamander I", gefolgt von „Salamander II", zehn Jahre später von der Werft Nüscke in Stettin aus Holz gebaut.

In der zweiten Oktoberhälfte d. J. lief unter dem Namen „Panther" ein neues Schnellboot als zweites der bei der Krögerwerft in Rendsburg bestellten Boote von Stapel. „Geier" war schon kurz vorher bei Lürssen/Vegesack zu Wasser gelassen. „Tiger" (P 6063) stellte Mitte Oktober für das dritte S-Boot Geschwader in Dienst, und „Albatros" (P 6065) war schon vorher in Dienst getreten.

Das Küstenminensuchboot „Tübingen" (M 1074), ein Burmester-Bau, war noch Ende September in Dienst gestellt worden. Zu den nach NATO-Plänen gebauten Küstenminensuchbooten der Bundesmarine ist noch zu berichten, daß sich, allerdings durchaus im Rahmen der Mittel für notwendige Änderungen nach erfolgter Erprobung, solche Änderungen als notwendig herausgestellt haben. Die Aufbauten dieser Boote und ihr Freibord haben sich für den Dienst in der Nordsee als zu hoch erwiesen, zum mindesten bei den ersten dieser Boote. Man wird bei den weiteren Bauten dieser Fahrzeugklasse die bisher gemachten Erfahrungen selbstverständlich von vornherein berücksichtigen. Der Baupreis der 370 t großen Fahrzeuge beträgt rund 9 Millionen D-Mark je Schiff.

*

Ab 1960 sollen nacheinander zehn neue Kreuzer von angeblich 4500 t für die Sowjet-Marine stapellaufklar sein. Die Bewaffnung soll aus sechs 10-cm-Geschützen bestehen, dazu noch acht leichte Fla-Raketenwerfer, U-Abwehrtorpedos und Fassungsraum für 300 Minen. Atomantriebsanlagen sind denkbar. Bezüglich Tragflächenschnellboote von 20 bzw. 50 t und einer Geschwindigkeit von 50 bzw. 60 Knoten kann man wohl das Bedenken haben, daß diese Fahrzeuge bei einigermaßen starkem Seegang kaum mit Erfolg eingesetzt werden können.

*

Die israelische Kriegsmarine hat von den Briten zwei U-Boote der S-Klasse „Springer" und „Sanguin", erhalten. Sie haben eine Höchstverdrängung von 1000 t und können 14,7 Knoten über Wasser und mit Schnorchel versehen, 9 Knoten unter Wasser laufen. Sie wurden — übrigens ohne Geschütze — nur unter der Bedingung überlassen, daß sie keinesfalls im Golf von Akaba, „wo arabische und israelische Interessen zusammenstoßen", wie die britische Presse ausdrücklich betonte, Verwendung finden.

*

Die isländische Regierung ist unlängst so weit gegangen, den Briten bzw. der NATO zu drohen, den Sowjets U-Bootsstützpunkte auf Island zur Verfügung zu stellen, wenn die Westmächte ihrer Forderung der erweiterten Fischereigrenze nicht Rechnung trügen.

*

Das USA Atom-U-Boot „Seawolf" hat eine 1440-stündige Unterwasserfahrt erfolgreich beendet.

R. Andriano

MS Lüneburg (Schluß)

wir durch Kraft und Eifer erreichten, machten sie mit Eleganz und bestechendem technischen Können. Recht schnell führten sie 1:0 und 2:0, bevor wir unser erstes Tor schossen. Nach einer Viertelstunde hatten wir uns mit Mühe einigermaßen auf ihr Spiel eingestellt und waren etwa gleichwertig, was mit einem schönen 3:3 bei Halbzeit belohnt wurde. Dann aber machten sich die glühende Mittagssonne, unsere Erschöpfung und vor allem die größere Reife der Brasilianer doch bemerkbar. Es wurde 4:3, 5:3 und schließlich 6:3 für Brasilien. Unser letztes verzweifeltes Zusammenreißen in den letzten 10 Minuten brachten uns lediglich 3 oder 4 Schüsse gegen die Latte und den Pfosten, die bei etwas Gunst Fortunas zu Toren hätten werden können. So aber blieb es beim gewiß nicht unverdienten 6:3. Deutschlands Revanche war mißglückt!

Uns blieben außer einigen Rissen, Schrammen und blauen Stellen — denn die Brasilianer spielen großartig, aber auch ganz gewiß nicht weich — unsere in den neuen Stiefeln etwas wunden Füße und die Gewißheit, wieder einmal Fußball gespielt zu haben. Schließlich war es ja nicht der Sieg, sondern das Spiel, was wir angestrebt hatten.

Beim abschließenden Glas Bier, das wir zusammen mit unseren Gegnern an Bord gegen den glühenden Durst tranken, einigten wir uns darauf, daß die Brasilianer und die Deutschen großartige Amigos seien, ganz gleich, wie das Spiel auch ausgelaufen ist.

Wir werden so bald wie möglich wieder spielen.

Das ist kein Seemannsgarn

In Papenburg hatte ein Kameramann den Stapellauf eines Motorfrachters auf den Film gebannt. Anschließend wollte er noch Aufnahmen vom Werftgelände machen. Hierbei geriet er im Eifer des Gefechts auf eine mit Schmierseife bestrichene Ablaufbahn, auf der es kein Halten gab. Hilflos lief er selbst vom Stapel und rutschte ins Wasser. Ein Werftarbeiter sprang hinterher und holte den Kameramann wieder an Land — allerdings ohne seine wertvolle Kamera. Erst nach weiteren zwei Versuchen gelang es einem Taucher die Kamera zu retten.

*

Ein norwegischer Fischkutter hatte in den Lofoten einen Dorsch gefangen, in dessen Magen sich eine Nummer der Zeitung „Lofotenposten" vom 26. Juli 1956 befand. Das Konkurrenzblatt erklärte am nächsten Tag: „... über die Unversehrtheit des Exemplares könne man sich wirklich nicht wundern, denn die ‚Lofotenposten' setze ihren Lesern ja nur allzuoft unverdauliche Artikel vor ..."

*

Mrs. Loretta Day erwirkte in Los Angeles die Scheidung von ihrem Gatten Charles G. Day, Fregattenkapitän a. D., nachdem sie dem Gerichtshof Episoden aus ihrer Seemannsehe erzählte. „Mein Mann saß den ganzen Tag über seinem Logbuch", klagte Mrs. Day. „Alle Anrufe und Besuche, die ich bekam, wurden darin vermerkt, und jedesmal, bevor ich unsere Wohnung verließ oder betrat, mußte ich mich bei ihm melden, damit er die genaue Uhrzeit eintragen konnte. Am Feierabend ließ er mich das ‚Deck' unserer Wohnung schrubben und machte nach der ‚Inspektion' wiederum Eintragungen über meine Arbeitsleistung. Seine ‚Kajüte' durfte ich nur betreten, wenn davor ein blaues Fähnchen geheißt war."

*

Viel Ahnung von der deutschen Sprache hatten vier ausländische Seeleute anscheinend nicht. Voll des Alkohols schwankten sie die weltbekannte Reeperbahn in Hamburg hinauf und stießen auf ein Schild „Damen". Entzückt stiegen die Sailors die Treppe hinunter, und die Toilettenfrau hatte alle Mühe den liebesdurstigen Männern klarzumachen, daß hier keine „Frolleins" wohnten. Enttäuscht stiegen die Seeleute wieder ins Freie.

Die Freiwache

Soll ein Seemann „schreiben"?

Von Herbert Gaffrey

Ungern greift im allgemeinen der Seemann zur Feder. In den Jahren des „Fahrens" findet er auch wenig Zeit. Schnell ist es dann eines Tages zu spät.

Ist doch eigentlich schade, denn Erlebtes aus Seefahrt und fernen Ländern wird immer gern gelesen. So werden leider andere ermuntert, auf den Plan zu treten. Schnulzenbubis verschiedener Prägungen besingen nun die Seefahrt, und „Seeschriftsteller" lassen ihre komischen „Never come back liner" mit Literaturkohl beladen nach südlichen Gestaden segeln. Nichts gegen den Stil mancher dieser Leute, jedoch ein Minimum an Sachkenntnis muß vorausgesetzt werden.

Wenn außerdem ein toller Titel und ein grellbunter Umschlag die Blicke gefangen haben, kann anscheinend die Wirklichkeit vollkommen vernachlässigt werden. Oft spüren auch Angehörige anderer ehrenwerter Berufe das Bedürfnis, die große Leserschaft von Zeitungen, Illustrierten und Büchern mit dem Leben und Wesen des Seemanns sowie mit den Einrichtungen der Schiffe bekannt zu machen. Jedoch die Folge ist zumeist ein falsches, ja oft sogar diskriminierendes Bild, das dann, von der technischen und seemännischen Seite aus gesehen, unmöglich und lächerlich wirkt.

So liest man Ergüsse wie:

„‚Mehr Fahrt!' rief der mit einer goldbestickten Mütze bedeckte, junge drahtige Kapitän durch die Windhuze. Und fluchend warf die greise Stewardess noch einige Schaufeln Koks auf die munter auf und nieder hüpfenden Zylinder der Maschine im Bunker."

Oder hier ein Beispiel von einer anscheinend recht beschwerlichen Seereise:

„Die Gaffel war das letzte Stück Leinwand, welches das entmastete Schiff noch auf Kurs hielt."

Muß eigentlich Nautik noch auf den Seefahrtschulen gelehrt werden? Denn:

„Die Seekarte auf den Knien, steuerte der alte Maat der fernen, unsichtbaren Küste zu. Fußend auf jahrzehntelangen Erfahrungen konnte er in souveräner Ruhe auf Kompaß und sonstige unnütze moderne Navigationsmethoden verzichten. Das überließ er lieber den jungen Anfängern."

Das waren so einige Beispiele, über die man sogar noch lachen kann. Die Reihe ließe sich weiter fortsetzen. Mancher Fahrensmann hat ähnliches gehört und gelesen.

Doch erschüttert war ich über die Schilderung der „Niobe"-Tragödie, die in mehreren Folgen in einer bedeutenden Zeitung der Seestadt Hamburg veröffentlicht wurde. Die Rettungsaktion erfolgte seinerzeit u. a. auch durch einen etwa 1700 BRT großen Nord-Ostseefrachter. Anbei soll ein Teilstück dieses Berichtes — zwar gekürzt, jedoch sonst wortgetreu — wiedergegeben werden:

„Beim Insichtkommen des Schulschiffes rief der Kapitän des Frachtdampfers: ‚Alle Luken dicht! Wachen klar bei Ölzeug!'

Weiter stampft der Dampfer.

Der Kapitän nimmt das Doppelglas wieder an die Augen, stellt die Schärfe ein und schaut erst zum Feuerschiff hinüber, dann zur ‚Niobe' — da explodiert er:

‚Alle Maschinen stop! Alle Mann in die Boote! Das Schulschiff ist gekentert!'

Der Kapitän ist mit dem Koch allein an Bord zurückgeblieben. Er oben auf der Brücke, der Koch unten im Maschinenraum, um die Befehle auszuführen, die von oben durch das Sprachrohr schallen.

In der Linken das Glas, in der Rechten das Steuer, brüllt er durchs Sprachrohr besonnen seine Anweisungen.

‚Maschinen äußerste Kraft zurück!'

Dabei schlägt er das Ruder ein, um zu wenden.

‚Maschinen äußerste Kraft voraus!'

Wieder kurbelt er das Rad.

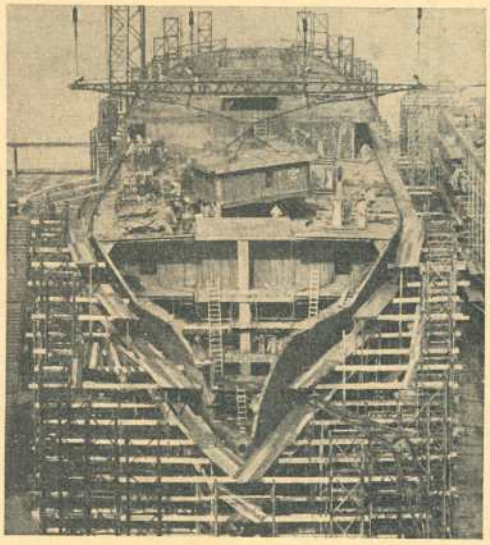
Der Koch unten an den Maschinen hetzt von Ventil zu Ventil, von Schalthebel zu Schalthebel, zieht Kupplungen und prüft ausschlagende Zeiger in den Kontrollmanometern. Alles in Ordnung, Gott sei Dank — nur seine Schürze ist nicht mehr so weiß wie in der Kombüse.

‚Maschine stop!'

Hebel runter, Ventile herumreißen — Manometer stimmen."

In diesem Stil geht die Geschichte weiter und ich glaube, auch ziemlich über den Rahmen der sogenannten dichterischen Freiheit hinaus. Übrigens hat der Erfolg der tatkräftigen Rettungsaktion bewiesen, daß der Kapitän bestimmt nicht derartige Befehle gegeben hatte. Es war ja auch nur eine etwa 22 Jahre später gedruckte Geschichte eines „Seeschriftstellers". Sachkenntnis muß bei diesen Themen schon vorhanden sein; gegen ein weiteres Ausschmücken der Tatsachen wäre dann wohl wenig einzuwenden.

Deswegen finde ich, wäre es nur zu begrüßen, wenn der Seefahrer selbst seine Erlebnisse niederschreibt und auch in seiner Fachliteratur ihn interessierende Probleme anschneidet und dieses und jenes glossiert.



Schiffswerft

Hier schwillt das Lied der Arbeit zum Orkan:
Die Luft erdröhnt
vom Klopfen, Hämmern, Schweißen und
Rattern.
Unermüdliche Niethämmer knattern.
Und es kreischt und stöhnt
der Kran
und läßt seine Kette rasselnd kreisen
und hebt die schweren Platten aus Eisen.

Laufkräne kriechen wie Käfer hoch oben.
Arbeiter, ölverschmiert, mit groben
Händen stellen die Hebel und führen die
Hämmer,
Gestalten aus mythisch vulkanischem Dämmer.
Sie hören des Werkes brausenden Orgelklang;
sie klettern im erzen ragenden Säulengerank
der stählernen Arbeitskathedralen.

Schicht wechselt mit Schicht,
und jeder Tag zeigt ein ernstes Gesicht.
Gerüste wachsen. Es wächst der Leib
von gewaltig getürmten Riesenwalen,
wachsen Rippen und Spanten nach Zeichnung
und Zahlen.
Schweißhämmer regnen feurige Tränen.

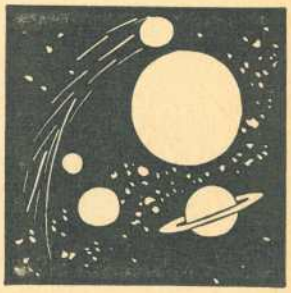
Und alles Fernweh und alles Sehnen
nach fremden, traumgeschauten Zonen,
geheimnisumwitterten Regionen,
wo seltsame Götter, Menschen und Tiere leben,
hämmern und geben
die emsigen Schaffer ins Schiff hinein
und hauchen ihm eine Seele ein.

Carl Budich

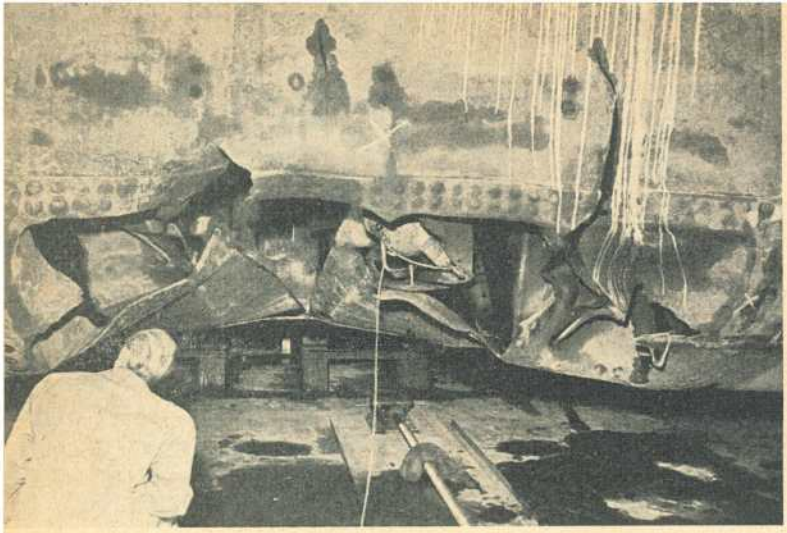
Wie entstand das erste Leben?

Die Theorie, daß das Leben auf unserem Planeten gar nicht auf der Erde entstanden ist, gewinnt immer mehr an Wahrscheinlichkeit. In den letzten Jahren hat man nämlich Kleinstlebewesen bzw. Lebenskeime entdeckt, die jede Art von Kälte überstehen können. Diese Lebewesen, die zu den Mikroben gehören, sollen von anderen Planeten stammen und mit Meteoren auf unsere Erde gelangt sein. Sie haben eine ungeheure Widerstandskraft gegen äußere Einflüsse und sind nach Versuchen, die man mit ihnen gemacht hat, durchaus in der Lage, sogar die Weltraumkälte, die minus 275 Grad beträgt, zu überstehen.

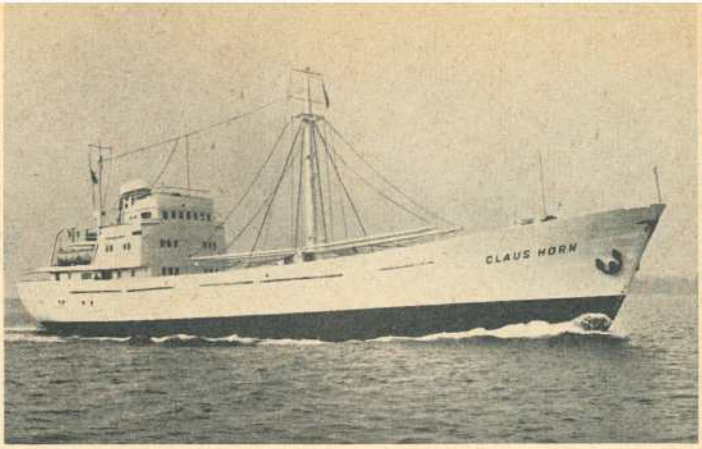
Hefe- und Fadenpilze, die man in flüssiges Helium bei gleicher Temperatur einfror, waren übrigens auch nach eineinhalbstündiger Dauer noch nicht abgestorben. Das gibt zu denken und legt die Vermutung nahe, daß das erste Leben auf unserer Erde von fernen Weltenkörpern — vielleicht sogar von solchen, die außerhalb unseres Sonnensystems liegen — hierher ausgestrahlt bzw. in Form von Mikroben ausgesät worden ist.



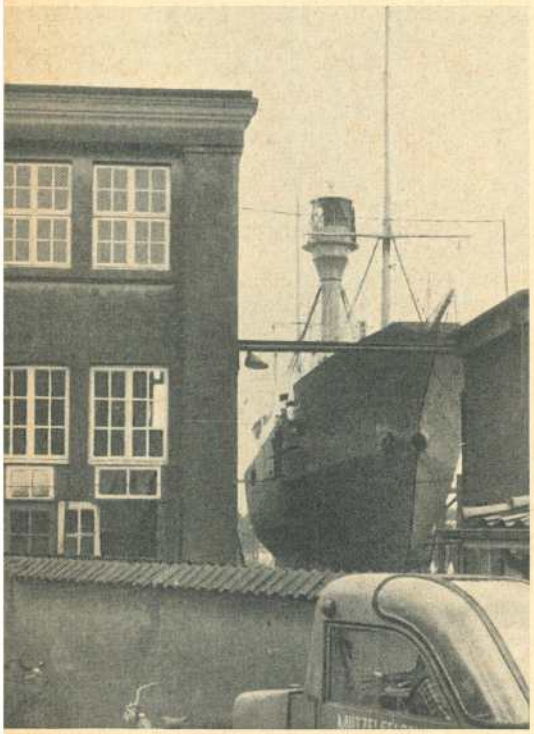
In Nordostsibirien soll eine wissenschaftliche Untersuchungsstation kleine und kleinste Lebewesen, die in tiefen Schichten ewig gefrorenen Torfsumpfbodens gefunden wurden, wieder zu neuem Leben erweckt haben, obwohl der Einfrierungsprozeß der Tierchen vor Tausenden von Jahren vor sich gegangen sein muß, und in Deutschland hat man Kohlestückchen, die aus dem Ruhrgebiet stammten, untersucht und darin ebenfalls Kleinlebewesen entdeckt.



Einen Sprengstoffanschlag machten unbekannte Täter auf das 2699 BRT große Bremer MS „Atlas". Die Sprengladungen, die zwei große Löcher in die Außenhaut rissen, müssen außen an der Bordwand befestigt gewesen sein. Noch rätseln die Kriminalisten, welche Gründe hier vorgelegen haben mögen.



Als viertes und vorläufig letztes Kühlschiff übernahm die Hamburger Reederei Heinrich C. Horn von der Schlichting-Werft, Travemünde, am 6. November 1958 das MS „Claus Horn". Bei etwa 618 BRT hat das Schiff eine Tragfähigkeit von 830 tdw. Ein Klöckner-Humboldt-Deutz-Diesel der Type RBV 8 M 545 leistet bei 380 n 1000 PSe und gibt dem Schiff eine Reisegeschwindigkeit von 12 kn. In den beiden Kühlräumen können getrennt voneinander verschiedene Temperaturen zwischen + 11° und — 20° C gehalten werden.
Mit der „Claus Horn" fahren jetzt acht dieser Kühlschiffe unter der blauroten Flagge der Reederei H. C. Horn.

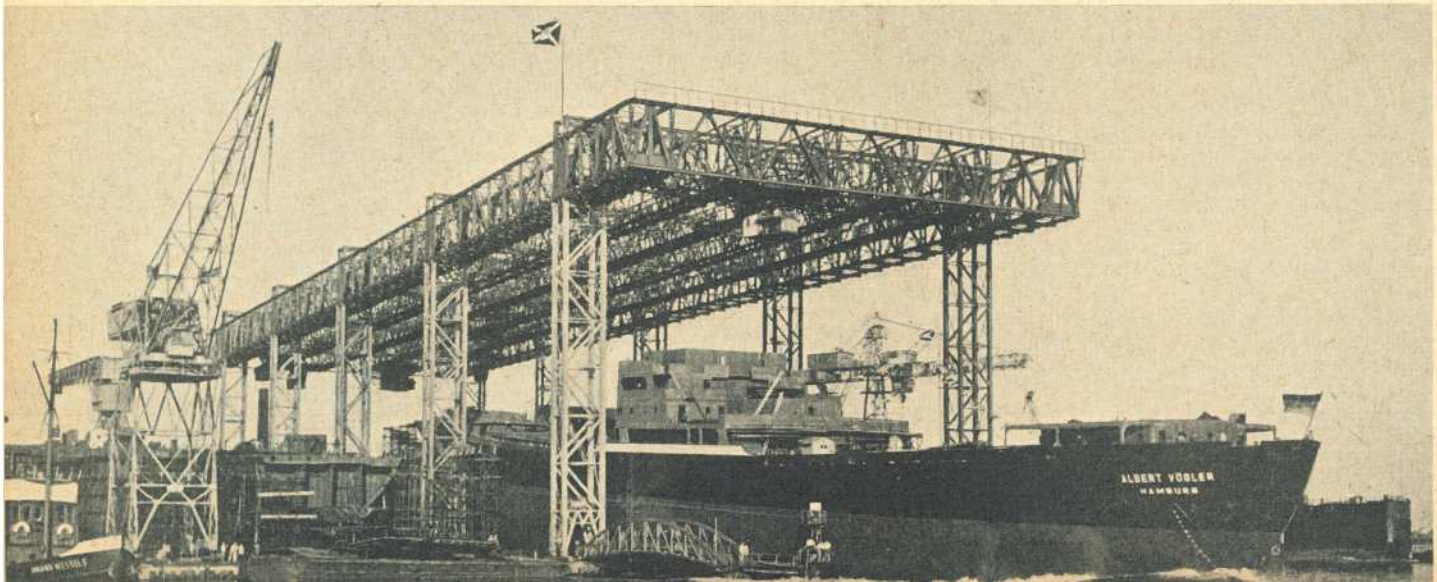


Nein, soweit haben wir es noch nicht gebracht, daß wir in den Hauptstraßen Feuerschiffe als Verkehrsampeln aufstellen. Wer zum ersten Mal nach Cuxhaven kommt wird verwundert feststellen, daß zwischen den Häuserreihen hohe Schiffsrümpfe auftauchen oder Masten gen Himmel ragen. Aber das ist hier und auch in anderen Orten nun einmal so, wo die Werften mitten in der Stadt liegen.

Endlich hat die Elbinsel Finkenwerder ihren „Krankenwagen" erhalten. Es ist ein schönes Motorboot von 19 m Länge und 4,3 m Breite, das mit einem 300pferdigen Mercedes-Benz-Diesel eine Geschwindigkeit von 11,4 kn erreicht. Nun kommen doch Kranke oder Verletzte in ein paar Minuten über die Elbe. Erste Hilfe kann bereits an Bord geleistet werden. Ein Arzt fährt immer mit und den Pflasterkasten und den Apothekerschrank hat er in seiner Kammer stehen. Jetzt braucht man nicht mehr die Feuerwehr bemühen. Eine Eintragung in die Geburtsurkunde wie bei jenem kleinen Mädchen „Geboren an Bord eines Feuerlöschbootes auf der Norderelbe" wird sich nun wohl nicht mehr wiederholen.

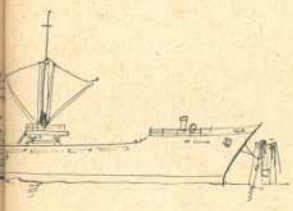
Immer
weiße
so, wie

Ein festliches Ereignis bei den Rheinstahl-Nordseewerken in Emden war der Stapellauf des Erzschiffes „Albert Vögler". Der Name weckt Erinnerungen wach an einen Mann, der sich um die Industrie an Rhein und Ruhr große Verdienste erworben hat. Sein Wahlspruch war: „Alles für das Vaterland". Die „Albert Vögler" lief am 5. September 1958 vom Stapel für die Seereederei „Frigga" in Hamburg und vermißt 12 900 tdw.



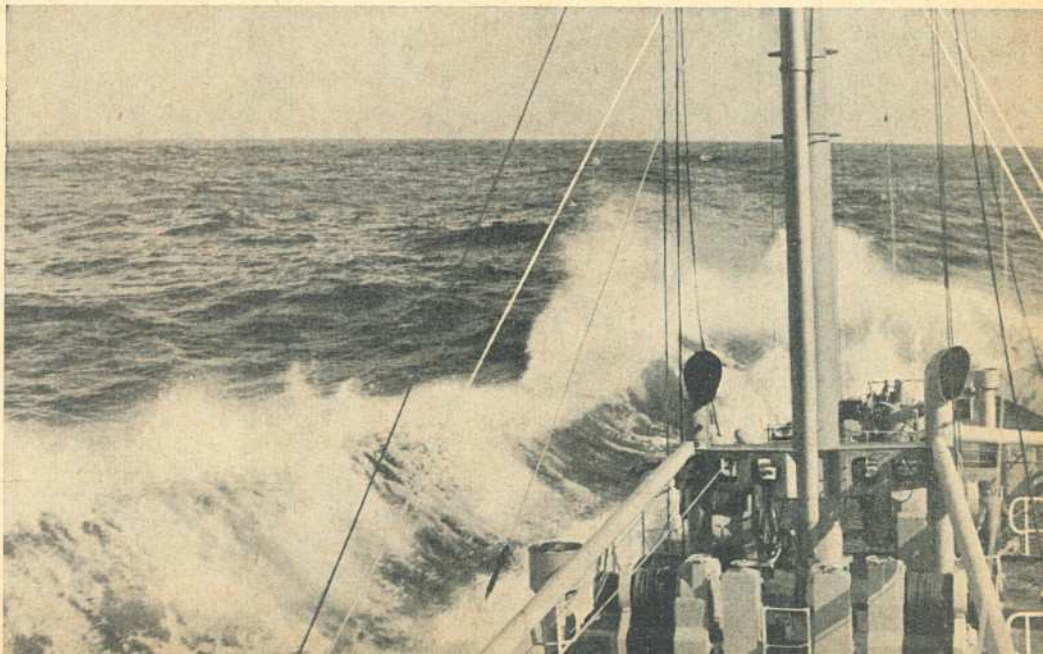
Noch immer
der riesige
passiert, da
kanischen S
unter der
Wind" spie

uem kommen die gewaltigen, graurückigen, Jonnies angerauscht. Das ist der Nordatlantik, alle kennen.

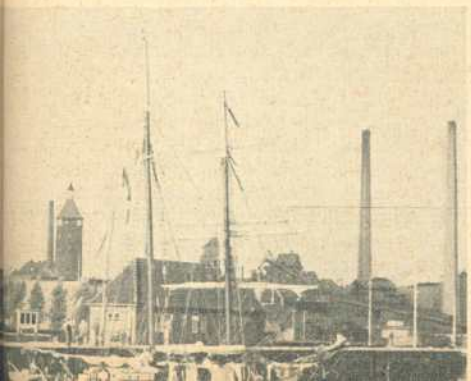


Little Quoin heißt die Insel, die gewissermaßen als Wächter dem Persischen Golf vorgelagert ist. 51 m hoch ist der Felsbrocken und obendrauf steht noch ein Leuchtfeuer. Der Leuchtturmwärter hat eine kleine eiserne Brücke am flacheren Nordende der Insel. Besuch von Tankerfahrern hat er noch nie gehabt, obgleich sie im Vorüberfahren dem „Pförtner vor dem Persergolf" oft freundlich zuwinken.

Fast ganz ruhig ist die See und doch setzt sich unser Schiff mit aller Macht ein, so daß der Gischt über das Vordeck sprüht.



Schiffahrt voller Gegensätze. Einmal ist es ter oder Tanker, der die Holtenauer Schleuse deine Brigantine „Albatros", die einem ameri- ller gehört. Selbst ein solches Schiff fährt Flagge" Panamas. In dem Film „Hart am batros" eine Hauptrolle.



F. LIEDTKE

ZWEI SCHRAUBEN

„Ich bin geboren unter 53° 32′ 45″ nördlicher Breite und 9° 56′ 32″ östlicher Länge von Greenwich!" begann Kapitän Krischan Barnstorm eines Abends, als sie wieder in der gemütlichen Ecke bei Kröger Wittjohann beisammen saßen.

„Waaass . . . mitten im Ozean?!" wunderten sich die anderen.

„Dumm' Tüg, mitten in Altona, in der Schauenburgerstraße. Von der nautischen Navigation habt ihr auch man 'ne ziemlich blasse Ahnung!"

Kapitän Barnstorm nahm einen Schluck Rotweingrog und sah sich rundum.

„Ihr habt das ja nun bestens, mit dem Radiorundfunk und so — immer genaues Besteck —, denn wissen ist besser als gissen — aber damals hatten wir den Radiorundfunk noch nicht.

Na, ich will euch die Geschichte mal erzählen!"

„Ja, das tu man, Käppen — wir sind auch ganz Ohr!"

„Das will ich hoffen", brummte Kapitän Barnstorm, „da könnt ihr höchstens noch was bei lernen!"

„Also, ich fahre damals in den neunziger Jahren bei Hein Duvensack, Schiffsreeder und Makler, Hamburg, Mattentwiete 5—7. — Hat auch bloß gezahlt, wenn man ihn gemahnt hat. Na, ischa egal!

Der hatte so'n alten Trampdampfer von dreitausend Tonnen, und mit dem waren wir auf Frachtfahrt in der Südsee — so zwischen Kaiser-Wilhelms-Land und dem Bismarck-Archipel. Is nu alles auch weg. Na, ischa egal!

Und wir fahren da nun hin und her und nehmen hier mal Fracht auf und mal da — und mit einem Male kommt denn ja der Herr Erste Maschinist bei mir auf der Brücke längsseit und sagt zu mir: ‚Krischan — was die Steuerbord-Verbund-Maschine ist, ich mein' — wir müssen da woll nun mal was bei tun!'

‚Woso?' frage ich streng, ‚wie kommst Du auf dies schmale Brett?'

Nämlich, mein Erster Maschinist konnte das Wasser nicht halten, seine Speisewasserbunker waren immer leer — und er mußte immer nach dem nächsten Hafen, um Frischwasser zu übernehmen.

Sagte er!

Aber ich wußte Bescheid, was los war! Da an Land waren andere Wasserkräfte als Anziehungskräfte, das wars man! — Na, wir waren ja alle mal jung! Ischa egal!"

Kapitän Barnstorm lachte.

„Die Techniker sind lange nicht die Dümmsten, die bohren das Holz immer da an, wo es am dünnsten ist. Er sagt also: ‚Da ist ein Schraubenbolzen in der Verankerung der Maschine, der hat starke Korrosionserscheinungen — der macht das nicht mehr lange, der muß raus!'

‚Der?!' sage ich nun wieder, ‚das kann ich gar nicht begreifen mit meinen kurzen Fingern . . . der sitzt da doch erst ein paar Jahre!'

‚Der . . . ein paar Jahre?' echot der Chief, ‚der sitzt da seit Jahrenden! Manches Mädchen kann man nicht begreifen, wenn die Eltern dabei sind!'

Er war aus Störfleth zu Hause. Die Leute sind ungebildet. Na, ischa egal!

Aber nun war guter Rat teuer! Reserveteile gab es nicht an Bord. In der Südsee konnte man Kokosnüsse, aber keine Schraubenbolzen kaufen. Die schöne Werft in Tsingtau hatten wir damals auch noch nicht. Ein neuer Schraubenbolzen aber mußte her. ‚Wenn bloß der Radiorundfunk schon erfunden wäre', sagte ich zum Leitenden, ‚dann könnten wir uns in der Heimat einen bestellen und rausschicken lassen . . .!'

‚Ja . . .', sagt er, ‚wenn wir Räder hätten, dann wären wir'n Omnibus!'

‚Ich hab 'ne prima Idee!' sage ich, ‚wir sehen einfach mal im Maschinen-Inventarien-Verzeichnis von der Werft nach, suchen uns die passende Schraube raus und denn schreiben wir einen Brief nach Haus!'

Gesagt, getan! — Und siehe da! Unter Titel M I, Kapitel 3, Ersatzteile Anhang 7, Absatz B, Nr. 35 fanden wir denn auch die richtige Schraube. Wir schrieben sie auf und forderten den Bolzen als Stückgut brieflich und dringend an.

Dann nahmen wir unsere See-Törns wieder auf und schonten die Maschine dabei so viel wie möglich. Aber der Erste Maschinist mußte liekerwoll ab und zu mal an Land. Na, ischa egal!

„Er bittet sehr um Entschuldigung! — Es war damit der Erste Offizier gemeint — ".

Und eines schönen Tages kam die Kiste mit der neuen Schraube auch richtig in Apia an. Leider waren wir dort gerade vor ein paar Tagen wieder ausgelaufen.

Die Kiste mußte uns also nachgeschickt werden."

Kapitän Barnstorm nahm einen Schluck Rotweingrog. „Hört ihr auch noch zu?" fragte er.

„Ja! Ja! Gewiß! — Man weiter!"

„Jetzt wird die Geschichte auch erst spannend! — Nämlich, wie das Pech es so will: als die Stückgutkiste im nächsten Hafen ankam, da waren wir schon unterwegs.

Das hätte ja nun, wer weiß wie lange noch, so beibleiben können, wenn ich nicht Order gegeben hätte: Wir gehen jetzt nach Rabaul und bleiben solange dort, bis die Kiste da ist!

Und so geschah es. Wir gingen nach Rabaul und machten dort vorläufig mal für einige Zeit fest. Der Leitende ging an Land.

Das dauert auch gar nicht lange, dann kriegten wir von der Hamburger Speditionsfirma Kuhlbach & Söhne — Zweigniederlassung Rabaul — Bescheid, wir möchten doch eine an uns adressierte Kiste mal abholen lassen. Aber, wenns geht, möglichst bald — die Kiste hätte schon einen kleinen Transportschaden. Konnossemente wären nachzufordern.

Also! Mein Erster Maschinist schickt nun einen Heizer an Land nach Kuhlbach & Söhne und gibt ihm den Auftrag, die Stückgutkiste abzuholen. Lange genug hatten wir nun ja auch schon gewartet.

Aber — was soll ich euch erzählen! Der Heizer kommt doch wieder retour: er kann die Kiste allein nicht tragen!

Was . . . nicht allein tragen? Die kleine Kiste? Das ist doch bloß so 'ne Zigarrenkiste voll Eisen!

‚Nee!' sagt er, ‚die Kiste ist ja größer als wie ich!'

Dunnerlüttchen! Da ist was unklar! Irgendetwas stimmt hier nicht. Ich hatte unfreundliche Gefühle in mir.

Wir gehen also mit alle Mann nach Kuhlbach & Söhne. Wir werden in den Lagerschuppen geführt. Wir denken: Großer Gott, was soll das wohl werden. Uns wird die Kiste gezeigt. Da steht sie! Drei mal drei Meter im Quadrat! Oha, oha! Unsere Kiste!

Und kaputt ist sie auch . . . die Bretter sind eingedrückt und die Holzwolle kommt heraus! Aber es ist unsere Kiste! Heiliger Clambucius! Wir stehen da nun so rum und bestaunen uns mit Ehrfurcht diesen großen Klotz von einer Kiste. Der Kuhlbachvertreter steht auch dabei, aber er sagt gar nichts, er ist ein gebildeter Mann.

Doch einer muß was tun!

So gehe ich denn an die Kiste ran, mache die Latten ein bißchen los — und puhle die Holzwolle raus . . . immer mehr und immer mehr — schließlich liegt da ein ziemlicher Haufen neben mir!

Und was kommt da zum Vorschein?

Sieh mal an! Da kommt sie raus — in voller Größe, sehr schön und nett anzuschauen — in jungfräulichem Glanze — eine neue, frischblankpolierte, goldigglänzende schöne große Schiffsschraube!

Na, ischa egal!"

LÜFTUNG

von Ulrich Schreier

In den letzten Jahren vor dem Zweiten Weltkrieg fuhr ein nagelneues britisches Fracht-Motorschiff auf Norwegenfahrt, ausgestattet mit allen Raffinessen. Besonders die Offizierskammern waren komfortabel eingerichtet als Einmannkammern mit fließend Wasser, Kojenbeleuchtung und was so dazu gehörte. Natürlich hatte man auch den altmodischen Miefquirl abgeschafft und die Wohnräume an die Turbolüftung angeschlossen. Letzteres gefiel besonders dem Leitenden, John Kilmore, der sich in seiner Freizeit gern in die behagliche Kammer zurückzog, die Heizung anstellte — denn Wärme liebte er sehr — und dann Journal schrieb oder ein paar Seiten in einem Buche las. Da bei ihm den ganzen Tag der Knösel nicht ausging, herrschte schon nach kurzer Zeit in der Kammer so dichter Nebel, daß die Kameraden, wenn sie ihren Leitenden mal in die Messe holen wollten, regelmäßig zurückprallten. Mit gutmütigem Lächeln stellte er dann einen Augenblick lang die Lüftung an, um wieder klare Luft zu schaffen. Auch wenn er die Kammer verließ, schaltete er gewohnheitsmäßig die Lüftung ein.

Nun lag das Schiff in Tromsö, und eine Überholung der Maschine hatte den Leitenden länger als sonst festgehalten. Als er seine Kammer betrat, herrschte darin eine fürchterliche Hitze und . . . infernalischer Gestank; die Lüftung war abgestellt. Kilmore drehte sogleich die Heizung ab und den Lüfter an. Es wurde schnell kühler, aber der Gestank schien eher zuzunehmen. Es duftet übel nach verdorbenem

Fisch, und zwar so stark, daß es selbst der durch den Geruch von Dieselöl nicht gerade verwöhnten Nase des Ingenieurs zu viel wurde. Mißmutig sah er sich in dem kleinen Raum um, aber er konnte nichts Außergewöhnliches entdecken. Sicher — dachte er — hat uns einer der verdammten Norweger, die heute an Bord waren, einen Streich gespielt und einen Stockfisch in den Lüfterschacht geworfen. Er ging an Deck und betrachtete unschlüssig den Lüfterkopf. Schließlich rief er einen Mann der Maschinenwache und ließ ihn das Schutzgitter abmontieren.

In diesem Augenblick schlenderte Mike Spratt, der Dritte, über Deck. Teilnehmend fragte er: „Na, Jonny, ist was kaputt?" Kilmore knurrte grimmig: „Die Norsemen haben uns da was hineingestopft. In meinem Schapp stinkt es gottserbärmlich!" Mike tat sehr erstaunt: „Aber in meiner Kammer, die doch am selben Schacht hängt, habe ich nichts davon gemerkt." Wie um das zu bestätigen, nahm der Heizer das Schutzgitter ab und wies in den Schacht, in dem kein Fremdkörper zu entdecken war. Der Leitende gab sich nicht geschlagen. Er ließ das Gitter wieder einsetzen und ging mit dem Mann in seine Kammer, wo immer noch der furchtbare Gestank im Raum schwebte.

Das kleine Gitter vor dem Lüfteraustritt wurde leicht entfernt. Unmittelbar dahinter baumelten an ihren Schwänzen zwei stinkende tote Fische! Aber nicht Norweger hatten sie dort untergebracht, sondern Kilmores Kameraden aus Ärger darüber, daß er so selten ihren Einladungen zu einem Whisky in der Messe Folge leistete.

ERWIN CHRISTIANI

Der Chebasco

An der sonst ziemlich unwetterfreien Westküste Mittelamerikas gibt es zur Hurrikanzeit (August bis Oktober) häufig eine Erscheinung, die man einen „Privat-Hurrikan" nennen möchte.

Schon frühzeitig am Vormittag erscheint dann beispielsweise vor San José de Guatemala zwischen den beiden Vulkanen Agua und Fuego (Wasser und Feuer) eine Quellturm-Faust, die im Laufe des Tages an Höhe gewinnt und schließlich gegen 17 Uhr einen kräftigen Amboß bildet, der einer Brücke gleich über den beiden schönen Vulkanen schwebt.

Kurz vor Sonnenuntergang beginnen dann die kalten Luftmassen über die entfernten Abhänge der Berge herabzufallen. Während auf See im Westen eine klare, durch keinerlei Zirren umrandete Sonne untergeht, erscheint über dem Lande eine riesenhafte schwarze Wand, die bis in den Zenit reicht. Die Sicht zur anderthalb Seemeilen entfernten Küste verschwindet und vor der rasch näherkommenden schwarzen Wand glaubt man Millionen weiße Möwen im Wasser schwimmen zu sehen. Es sind aber keine Lebewesen, es sind die kleinen Schaumkronen, die die herannahende Böenwalze vor sich hertreibt.

Nun ist es ganz windstill. In der Ferne hört man ein seltsames Brausen, Rauschen und Summen. Und dann ist es plötzlich, als erhielte das Schiff einen Stoß von achtern. Wie ein Tier will es nach vorn entfliehen. Jetzt gellen die Wanten auf wie die Saiten einer großen Harfe. Die Sonnensegel schlagen wild auf und das ganze Schiff zittert. Wo eben noch schmieges Wasser war, spritzen kleine Brecher an Deck und der Schaum fliegt über das Schiff. Aber das Klatschen der Wellen hört man nicht. Die Stille hat sich in ein wildes Getöse, Pfeifen und Heulen verwandelt. Rasch werden die Brecher größer und bald nimmt das Schiff blankes Wasser an Deck.

Wohl dem Oldtimer, der noch Wetterzeichen rechtzeitig zu deuten vermag und sich danach richtet. Er hat dann ab 18 Uhr die Maschine klar und ist ständig bereit, die Vermoorbojen loszuwerfen und Anker auf zu gehen.

Ein Tanker wurde im letzten September vor La Libertad in San Salvador von einem dieser Chebasco genannten Sturmböen überrascht. Dabei wurde das ganze Schiff mitsamt den Bojen um sich selbst gedreht, wobei alle Schlauchverbindungen abrissen und ein Schaden von nahezu 50 000 Dollars entstand.

Der Sturm tobt mit 8 bis 9 Windstärken, in Spitzen bis 10, etwa zwanzig Minuten bis zu einer Stunde lang, dann fallen ein paar Regentropfen und plötzlich gießt es mit einer Dichte, wie man es nur in den Tropen erlebt. Im gleichen Augenblick, da der Regen einsetzt, hört der Sturm genau so plötzlich auf, wie er angefangen hat. Nun merkt man erst, daß man sich in einem schweren Gewitter befindet. Blitz folgt auf Blitz und das berstende Krachen des Donners reißt nicht ab. Eine ungemütliche Lage, wenn man sich auf einem mit reinem Benzin beladenen Tanker befindet! Die alten Hasen allerdings versichern, daß Blitzeinschläge in einen Tanker während des Chebascos noch nie vorgekommen seien, jedenfalls nicht, solange sie in diesen Gewässern fahren.

Das ist eine Behauptung, die durch das „Nochvorhandensein" der alten Experten trefflich bewiesen wird.

Langsam läßt der Regen nach. Das ablandig ziehende Gewitter zerteilt sich auf See und vergeht. Zwei Stunden nach Einsetzen der Böenfront liegen Land und See wieder in tiefem Frieden. Ein leichter Landwind trägt uns süße, lockende Düfte herüber von Erde, Blumen und Früchten und das in solchem Ausmaß, daß man hinübermöchte in den Busch, in die Berge und wandern, bis man die Quellen der Düfte gefunden und erforscht hat, neuen Abenteuern entgegen.

Mit dem Robbenfänger in der Arktis

Von Wolfgang Appel

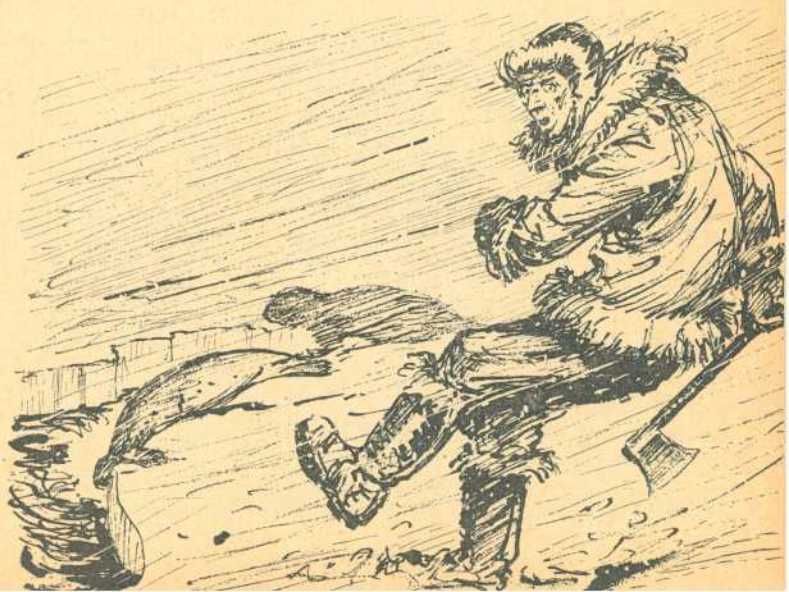
In Bergen hatte ich auf einem Robbenfänger angemustert. Ich wußte, daß das eines der härtesten Unternehmen der christlichen Seefahrt ist, aber ich war jung und tatendurstig und — das war wohl der Hauptgrund für meine Überlegung — ich wollte möglichst viel Geld machen. Es gab nämlich, wie bei den Fischdampfern, nach jeder Reise eine Fangprämie! Das Schiff war gut, und außer dem neuen „Moses" war ich der einzige Robbenfangneuling an Bord.

Wir fuhren hoch hinauf nach Norden. Es war Ende August; die Sonne kam nur noch in flachem Bogen über die Kimm und der Tag bestand nur noch aus Morgen- und Abendrot, aber es war noch fast vierundzwanzig Stunden hell. In dieser Breite beginnt die Polarnacht erst Anfang November. Phantastisch ist in der jetzigen Jahreszeit das Farbenspiel des Tagesablaufs: bei Sonnenauf- und -untergang brennt der Himmel in dunklem Purpur, das gegen den jenseitigen Horizont in allen Schattierungen bis in zartes Rosa übergeht, im Mittag verfärbt er sich über Karmin und Orange zu einer lieblichen Lachsfarbe, nachts schwelt er in Lila und Violett, und mit zunehmender Dauer geistern dann die Nordlichter, erst an der Kimm und zuletzt über das ganze Himmelsrund.

Wir liegen unweit des Eingangs zum Alesund und warten auf Robben. Alles deutet auf einen Wetterumschlag hin, auf den Anmarsch einer Warmluftfront — die beste Chance, daß die Robben bald lebendig werden.

Doch auch das Eis wird lebendig! Es knarrt und kracht, daß es wie ferner Donner, zeitweise wie ein Erdbeben klingt. Da schallt eines Mittags der Ruf: „Die Robben sind da!" übers Deck, der wie elektrisierend auf die alten Janmaaten wirkt. Alles springt auf, fährt in Stiefel und Pullover, greift zu den schweren Beilen und stürmt los wie ein wildgewordener Piratenhaufen, der Beute wittert. Schnell geht es über Bord, dem lauten Gurren zu, mit dem die Seehunde ihre Weibchen locken. Da sind sie auch schon — Dutzende, Hunderte, und wir, mitten unter ihnen, halten reiche Ernte. Der Massenmörder Mensch ist in die friedliche Natur eingebrochen, mitten in das Hochzeitsfest der Polarwelt!

Während dieser grausamen Jagd erspähe ich zwischen den Klappmützen- und Mönchsrobben einige dicke Seebären. Ohrenrobben sind's, die den echten, wertvollen Sealpelz liefern. Diese edlen Tiere trifft man hier nur selten. Eine hohe Fangprämie ist dem sicher, der ihr kostbares Fell heimbringt. Ich springe auf die flüchtenden Tiere zu, die trotz ihrer plumpen, watschelnden Bewegungen ein ungeahntes Tempo einschlagen. Sie glitschen und gleiten behende über alle Eisspalten hinweg, die mich behindern. Ich stolpere über die Eisblöcke und



strauchle in den Rissen und Schründen — doch das Jagdfieber hat mich gepackt und es verdoppelt meine Anstrengungen. Nur noch dreißig Meter trennen mich von dem letzten Tier, jetzt noch zehn — ich schwinge schon das Beil. Da, was ist das! Das Eis reißt auf, eine breite Spalte öffnet sich vor den Robben, ein dumpfes Klatschen, hochauf spritzt das Wasser — und meine schon so sichere Beute verschwindet vor meinen Augen in der eiskalten Flut.

Enttäuscht kehre ich um. Die Kameraden werden mich vorwitzigen Anfänger mit Spott empfangen, wenn ich mit leeren Händen zurückkomme. Zurückkomme! Jetzt erst werde ich mir der Gefahr bewußt, in die ich mich im Eifer des Gefechts begeben habe. Wie komme ich zurück?! Nur ein paar Schritte kann ich meine Fußstapfen verfolgen, dann sind sie vom Winde verweht.

Dichtes Schneetreiben und nichts als weiße Einsamkeit ist um mich. Ich beginne zu laufen, zu rufen, zu schreien — gespenstisch hallen meine Rufe über das Eis. Wohin soll ich mich wenden? Überall bebt und zittert das Eis, und immer näher kommt das Getöse der in Bewegung geratenen Eismassen. In welche Richtung sollte ich laufen? Das wußte Gott allein. Da wies mir in der höchsten Not das Eis den Weg. Es brach immer an den küstenfernsten Stellen weg, nachdem sich in der Mitte des Sundes durch den Wettersturz eine freie Rinne gebildet hatte. Vom Inland drückten die Gletscher nach und so kam die ganze, gigantische Eiswelt in Bewegung. Die Frage war nur, ob das Eis schneller brach, als ich vorwärtskommen konnte.

Ich habe das Rufen längst aufgegeben. In dieser ungeheuren Einsamkeit kann mich niemand hören. In höchster Lebensgefahr scheint der Mensch gewaltige Kräfte entwickeln zu können. Ich müßte längst zusammengebrochen und zu Tode erschöpft sein, doch der Selbsterhaltungstrieb peitscht mich zu immer neuen Anstrengungen auf. Aber es war ein erbarmungsloser Wettlauf mit dem Eise, in dem ich von Scholle zu Scholle springen mußte.

Plötzlich ist Ruhe vor mir, das Getöse ist jetzt hinter meinem Rücken. Die Eismassen um mich her stehen still. Bin ich gerettet? Gerettet — mutterseelenallein in der Gletscherwelt von Spitzbergen? Todwund war ich niedergesunken, nun schreckt mich diese Erkenntnis wieder auf. Liegenbleiben wäre ebenso der sichere Tod. Als wir von Bord gingen, hatte jeder eine kleine Rumbuddel zu sich gesteckt, denn es war gut, sich bei der Arbeit ab und zu durch einen Schluck aufzuwärmen. Das kommt mir jetzt zugute. Wie Feuer rinnt das scharfe Getränk durch die Kehle und gibt mir im Augenblick neue Lebensgeister ein.

In blutrotem Nebel steht tief am Horizont die Sonne. Sie steigt hinter den Zacken des Inlandgebirges auf und schiebt sich im flachen Winkel nach Süden. Es war also inzwischen Nacht gewesen und jetzt muß es gegen vier Uhr früh sein. An die zwölf Stunden bin ich schon umhergeirrt! Doch nun habe ich wenigstens eine Orientierung; Jener Gigant da links voraus muß die 1720 Meter hohe Newtonspitze, der höchste Berg der Inselgruppe, und somit zu meiner Rechten Alesund sein. Mit neuer Hoffnung schleppe ich mich weiter, die Sonne erst schräg, dann genau vor mir haltend, als ich sie ziemlich im Zenith vermute. Mehr taumelnd als gehend, oftmals auch kriechend, wenn ich vor Erschöpfung in die Knie breche — nur liegenbleiben darf ich nicht.

Da — als ich um einen Grat biege, liegt unter mir ein breites, tiefes Tal mit einer weiten, gefrorenen Fläche in der Mitte, und am jenseitigen Hang ein paar Gebäude — Ny-Alesund!

Nun war ich gerettet! Ich nahm den letzten Schluck aus meiner Buddel und lief, so schnell ich noch vermochte, die Bergflanke hinab. Was machte es mir noch aus, wenn ich hinfiel und mir Gesicht und Hände blutig riß! Bald stand ich auf der glatten Eisdecke des gefrorenen Fjords. Nur ein paar hundert Meter waren es noch bis zur Station. Als ich dort ankam und die Tür öffnete, schlug Wärme mir entgegen — dann schwanden mir die Sinne.

Drei Tage und drei Nächte schlief ich in einem Stück durch. Als ich wieder auf den Beinen war, konnte mich ein Hubschrauber, der die Station versorgt hatte, mit nach der „Hauptstadt" Longyearbyen nehmen, und von dort brachte mich der Postschlitten nach Barentsburg, wo unser „Robbenfänger" zum Bunkern lag. Die Fangsaison war zu Ende, man wollte heimkehren.

An Bord wurde der verloren Geglaubte mit großem Hallo empfangen und meine „Auferstehung vom weißen Tod" nach zünftigem Seemannsbrauch gefeiert. Zwei Tage später dampften wir aus dem Isfjord hinaus und wendeten unseren Bug nach Süden, der Küste Norwegens zu.

Der Fang war gut gewesen. Ich bekam in Bergen ein schönes Stück Geld ausbezahlt und konnte nun heimfahren, um in Hamburg ein Schiff zu nehmen, das in freundlichere Gewässer fuhr. Vom Nordmeer hatte ich genug; zweimal hintereinander hätte es mich um ein Haar behalten. Man soll dem Schicksal mutig begegnen, herausfordern soll man es aber nicht!

Wußten Sie schon, daß...

. . . es zu Beginn der 20er Jahre den deutschen Ingenieuren Bauer und Wach gelang, die großen Vorteile einer Abdampfturbine auch für kleinere Schiffe mit nur einer Schraube auszunutzen? Die Bauer-Wach-Turbine gibt mittels eines Rädervorgeleges mit Flüssigkeitsgetriebe ihre Leistung an die gleiche Welle ab, auf der die ungleichmäßig arbeitende Kolbenmaschine arbeitet. Durch derartige Anlagen wird eine Verminderung des Dampfverbrauchs um etwa 25 % erzielt.

*

. . . von den 329 000 Ärzten in der Sowjetunion im Jahre 1956 rund 75 Prozent Frauen waren, in Westdeutschland jedoch nur 16 Prozent (11 000 von 72 000), in den USA sogar nur 3 Prozent;

*

. . . um 1530 das erste Panzerschiff in Europa gebaut wurde? Die Johanniterritter ließen in diesem Jahr in Nizza die „Santa Anna" bauen, deren Bordwände einen mit Metallnägeln befestigten Bleipanzer besaßen, an denen die damaligen Geschosse wirkungslos abprallten. An Bord gab es zudem noch eine Kapelle, einen Audienzsalon und eine Bäckerei, die täglich frisches Brot lieferte. Die Besatzung betrug 300 Mann. Unter dem Befehl von Andrea Doria zeichnete sich das Schiff bei der Eroberung von Tunis durch Kaiser Karl V. aus.

*

. . . im letzten Viertel des 17. Jahrhunderts Hamburger Walfänger etwa 500 Wale je Saison fingen? Daraus kochten sie bis zu 30 000 Faß Tran, der vorwiegend für Beleuchtungszwecke verwandt wurde.

*

. . . immer wieder einmal eine witzige Gerichtsentscheidung über das Götz-Zitat fällt: In Süddeutschland kann es „noch so durchgehen". In Schleswig-Holstein angewandt, ist es „eine glatte Beleidigung". Nicht strafbar ist es jedoch mit dem Zusatz „Wenn Du willst", da man dieser unverbindlichen Aufforderung nicht nachzukommen braucht! Diese Analyse gab ein Richter während einer Gerichtsverhandlung in Brunsbüttelkoog.

*

. . . es die Dampfkorvette „Vineta" war, die als erstes Schiff der Königlich Preußischen Marine eine Weltumseglung durchführte? Die Korvette war 1864 in Danzig erbaut und machte die Reise in den Jahren 1865—1868.

*

. . . man, ehe es gifthaltige Rostschutzfarben gab, selbst das Unterwasserschiff eiserner Schiffe mit einer Kupferhaut versah? Auf die Außenhaut legte man zunächst eine dünne Holzschicht und befestigte auf dieser erst die Kupferhaut.

*

. . . für die Verpackung von Verbrauchsgütern aller Art runde 7 Milliarden DM ausgegeben wurden. Die wertmäßigen Aufwendungen für das Verpackungsmaterial betrugen 1956 fast 4 Mrd. DM, wozu weitere 3 Mrd. DM für Verpackungslöhne und anteilige Gemeinkosten kommen;

Klar bei Schmunzelauge

„Stopp, stopp — Käpt'n! Hier ist die Flüstertüte!"

„Sie geben also zu, den Kläger so mißhandelt zu haben, daß er sich in ärztliche Behandlung begeben mußte. Aus welchem Grund haben Sie ihn denn so zugerichtet?"

„Er hat zu mir gesagt, ich wäre ein Mandrill."

„Wann war denn das?"

„Vor drei Monaten etw, Herr Richter."

„Und dann verprügeln Sie ihn jetzt?"

„Ich wußte ja nicht, daß das eine Beleidigung war, Herr Richter. Erst als ich auf der letzten Reise in New York war und in den Bronx-Park ging, sah ich im Affenhaus einen Mandrill. Und da wußte ich dann, was ich zu tun hatte."

*

Es gibt doch noch allerhand Fabelwesen in der See, Seeschlangen, Meerjungfrauen und so, wenn das die Professoren auch nicht wahrhaben wollen. Am häufigsten begegnet man ihnen oben vor den Hebriden. Die Bewohner der Hebriden sind zumeist Fischer und als sehr wortkarg bekannt.

MacAllister und Tom O'Shanter, zwei Fischer aus Stornoway, waren mit ihrem Punt in See gegangen und hatten das Netz ausgesetzt. Beim Einholen entdeckten sie darin eine Seejungfrau. Wie sie nun so daliegt im Boot, mit ihrem hübschen Gesicht, ihrem weißblonden vom Seewasser etwas strähnigen Haar, ihrem schuppigen Fischschwanz, gucken die beiden Fischer sie lange schweigend an. Schließlich hebt MacAllister sie auf und wirft sie wieder über Bord. Schweigend, wie immer.

„Why?" fragt Tom O'Shanter und das ist das erste Wort, das er seit dem Auslaufen aus Stornoway gesprochen hat.

„How?" antworte MacAllister und dann setzen sie wieder ihr Netz aus.

*

Der kleine Dampfer auf dem stillen See war festgekommen. Vergeblich bemühte sich die Besatzung das Schiff wieder flottzumachen. Es ging nicht. Da sah der Kapitän, wie sich ein Mann an Land eine Pütz Wasser aufschlug. „Mann", donnerte der Kapitän den Kerl am Ufer an, „sofort schütten Sie das Wasser zurück!"

*

„Ich muß dir ein Geständnis machen", sagt Frau Purzelbaum zu ihrem Mann, der gerade von einer Drei-Wochen-Reise mit dem Fischdampfer von Island zurückkommt.

Netzmacher Purzelbaum ist überglücklich. „Ist das denn wirklich wahr, Schatzi?"

„Ja, mein Heini! Mutti will ihre Wohnung aufgeben und zu uns ziehen."

*

Klein-Erna ist mit ihrer Schulklasse nach Helgoland gefahren. Es war gar kein schönes Wetter. Und nun soll sie einen Aufsatz darüber schreiben. Das ist ja meistens das schreckliche Ende aller Schulausflüge.

Klein-Erna schreibt in ihrem Aufsatz: „Als wir dann die Kugelbake hinter uns hatten, wurde der Sturm ganz schrecklich. Er pfiff uns um die Ohren und die Sonnensegel auf dem obersten Deck bekamen alle Blähungen."

*

Captain Miller von der „Huascar" liegt krank im Hospital von Halifax. Unter dem Kommando des Ersten Offiziers dampft die „Huascar" nach Boston. Auf der Reise fällt der Affe Charley über Bord und ertrinkt. Charley war der Liebling der ganzen Besatzung und der Glücksbringer an Bord. Alle sind tieftraurig und einige unken schon, daß die „Huascar" nun vom Pech verfolgt werden würde und sahen sie im Geiste schon im Nebel mit einem anderen Schiff kollidieren oder gegen einen Eisberg anrennen oder sonst etwas Schreckliches mit ihr geschehen. Auch der Erste Offizier ist etwas abergläubisch und weiß nicht recht, was er tun soll. Er drahtet von Boston aus an seinen Kapitän: „Affe ertrunken stopp sollen wir neuen kaufen oder warten bis Sie gesund sind?"

*

Fiete Quasenbrück betritt den Laden für Seemannsausrüstungen.

„Ich möchte wohl ein Oberhemd haben."

„Aber gewiß doch, mein Herr", schwänzelt der Verkäufer um ihn herum. „Wünschen Sie ein farbiges, wie es heute Mode ist, in bleu, lachsfarben, lindgrün, oder in schlichtweiß, so wie ich eines trage?"

„Nee", sagt Fiete Quasenbrück, „ich möchte ein sauberes Hemd, bitte."

*

„Herr Kapitän", kommt die überängstliche Dame, eine der so beliebten mit Empfehlungsschreiben der Reederei, auf die Brücke. „Herr Kapitän, was geschieht, wenn wir mit einem Eisberg zusammenstoßen?"

„Och, der Eisberg wird ruhig seinen Kurs fortsetzen, als ob nichts geschehen wäre."

„Ich danke Ihnen, Herr Kapitän, Ihre Antwort hat mich sehr beruhigt."

*

Vati kommt nach langer Reise nach Haus, hört wie sein fünfjähriges Söhnchen ein ganz häßliches Wort sagt. Vati ist erschüttert.

„Heinz-Elimar, versprich mir, niemals wieder solche Ausdrücke zu gebrauchen. Wenn du mir das versprichst, bekommst du auch einen Groschen."

„Och, Vati, ich weiß noch viel schlimmere, die kosten mindestens fünf Groschen."

*

Hein Dudel und Kuddel Kreftsack treffen sich in Bremerhaven auf der „Bürger".

„Halloh, Hein, wie fandest du denn den Film gestern? Ich sah dich zwei Reihen vor mir mit deiner Frau sitzen. Du warst das doch im Gloria-Palast?"

„Ja, das war ich, aber sag' das man meiner Frau nicht."

Geographisches Silbenrätsel

Aus den Silben:

a — a — a — a — ab — an — an — at — ber — berg — blic — borg — bourg — bridg — brus — ca — cher — ci — da — da — dampf — darm — de — de — den — di — di — dos — dri — e — eb — ep — ex — franc — fre — funk — gö — ha — head — hel — holm — hon — i — ij — ips — kan — kesch — ki — ko — lais — lak — lex — mar — me — me — mel — mess — mui — mün — ne — nef — new — nik — pe — pe — port — pu — que — qui — ra — re — recht — rho — ri — ri — scha — schuss — sin — stadt — stock — süll — swi — te — te — tech — ter — ter — ter — toll — tu — ü — ut — wa — wich

sind 34 Wörter zu bilden, die folgende Bedeutung haben:

1. Stadt auf 50° 40′ N, 07° 12′ 0; 2. Stadt auf 31° 09′ N, 29° 53′ 0; 3. Stadt auf 31° 40′ N, 07° 45′ W; 4. Stadt auf 51° 07′ N, 00° 08′ W; 5. Stadt auf 52° 10′ N, 05° 08′ 0; 6. Insel auf 36° 27′ N, 28° 15′ 0; 7. Stadt auf 57° 42′ N, 11° 57′ 0; 8. Stadt auf 53° 55′ N, 14° 16′ 0; 9. etwas zu viel; 10. Stadt auf 49° 57′ N, 01° 04′ 0; 11. Koralleninsel; 12. Stadt auf 55° 42′ N, 21° 09′ 0; 13. Berg auf 43° 10′ N, 42° 30′ 0; 14. Name eines liberianischen Tankers von 10 581 BRT; 15. Stadt auf 52° 04′ N, 01° 10′ 0; 16. Stadt auf 67° 08′ N, 32° 26′ 0; 17. technischer Ausdruck der Schiffsingenieure; 18. Städt auf 51° 35′ N, 03° 00′ 0; 19. Stadt auf 20° 12′ S, 70° 10′ W; 20. Berg auf 53° 33′ 42″ N, 09° 48′ 0; 21. Stadt auf 49° 38′ N, 01° 38′ W; 22. Stadt auf 41° 50′ N, 141° 00′ 0; 23. Stadt auf 50° 48′ N, 03° 30′ W; 24. Stadt auf 49° 52′ N, 08° 34′ 0; 25. Stadt auf 60° 10′ N, 22° 10′ 0; 26. Längenkreis; 27. Stadt auf 57° 30′ N, 01° 46′ W; 28. Stadt auf 53° 34′ N, 09° 46′ 0; 29. Stadt auf 59° 19′ N, 18° 03′ 0; 30. Stadt auf 50° 58′ N, 01° 51′ 0; 31. Stadt auf 60° 09′ N, 24° 57′ 0; 32. Stadt auf 52° 28′ N, 4° 36′ 0; 33. französische Währung; 34. deutsches Wort für Radar.

Die Anfangs- und Endbuchstaben, beide von oben nach unten gelesen, ergeben den Namen einer großen deutschen Reederei. (Nackdruck des Rätsels verboten.)

Auflösungen aus Nr. 10

Waagerecht: 1. M; 2. Tee; 4. HF; 6. Insel; 11. er; 12. U; 13. O; 14. sd; 16. Danebrog; 18. Ocean; 21. Oh; 23. Tor; 24. Ute; 25. Orkan; 26. Brasse; 29. Amor; 31. Ankara; 32. Zoo; 33. Siel; 34. Nut; 36. Bug; 37. Neufundland; 38. Erdoel.

Senkrecht: 1. Makrele; 2. Tastatur; 3. Ei; 4. Hering; 5. Fro; 7. ND; 8. Sau; 9. Ente; 10. Lee; 12. Union; 13. Ohr; 15. Dom; 17. Goa; 18. Oka; 19. Ca; 20. Enz; 21. Ob; 23. Rondo; 27. As; 28. Sen; 30. Rule; 31. Au; 35. Tal; 36. Bd.

10 Jahre Fischereihilfsdienst

Von G. Hellmich

Der zivile Fischereihilfsdienst des Bundesministeriums für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten bestand am 1. Oktober 1958 10 Jahre.

Der Fischereihilfsdienst ist eine Weiterentwicklung des Fischereischutzes, der auf dem Internationalen Vertrag betreffend die polizeiliche Regelung der Fischerei in der Nordsee außerhalb der Küstengewässer vom 6. Mai 1882 beruht. Anlaß zum Abschluß dieses Vertrages war die Befürchtung, daß bei der damals einsetzenden Intensivierung der Seefischerei Streitigkeiten unter den Fischern ausbrechen könnten, zu deren Schlichtung notfalls Fischereikreuzer der beteiligten Staaten eingesetzt werden sollten. Es zeigte sich aber im Laufe der Jahrzehnte, daß die Fischer friedlich waren und auf See bereits eine europäische wirtschaftliche Zusammenarbeit durchführten, wozu die Bestimmungen des Vertrages wesentlich beigetragen haben dürften. Der Vertrag von 1882 überdauerte alle Kriege. Seine Bestimmungen regeln noch heute die Ausübung der Fischerei.

Zwischen den beiden Kriegen stieß die Seefischerei aus der Nordsee heraus in immer weiter entfernt gelegene Fanggebiete vor. Die Fischdampfer waren wochenlang unterwegs und die Besatzungen auf sich selbst angewiesen. Die Verletzungen oder Erkrankungen von Besatzungsmitgliedern erforderten oft den sofortigen Abbruch der Fangreise, wobei in vielen Fällen die ärztliche Hilfe an Land dennoch zu spät kam. Maschinenschäden und Havarien führten häufig zu Totalverlusten, da Hilfsschiffe meist nicht rechtzeitig zur Stelle waren. Hieraus entstand für die Fischereischutzboote eine neue wichtige Aufgabe. Nach dem Zweiten Weltkrieg ging die Bundesrepublik von der traditionellen Form des Fischereischutzes auf militärischer Grundlage ab und entwickelte einen zivilen Hilfsdienst, den das fachlich für die Seefischerei zuständige Bundesernährungsministerium aufbaute.

Im Oktober 1948 wurde das erste rein zivile Fischereischutzboot „Frithjof I" in Dienst gestellt. Unter den damaligen Verhältnissen konnte nur ein kleiner, alter Fischdampfer (Baujahr 1916, Größe 242 BRT) erworben und für die neuen Aufgaben umgebaut werden. Trotz der geringen Größe erhielt das Schiff einen Operations- und Behandlungsraum, dem ein Lazarett mit acht Betten angeschlossen war. Ein Arzt und ein Heilgehilfe gehörten zur ständigen Besatzung. Eine Werkstatt für technische Hilfeleistungen wurde eingerichtet und eine Taucherausrüstung für Unterwasserreparaturen an Bord genommen. Dieses kleine Schiff war bis März 1956 im Dienst und legte auf 93 Reisen rund 170 000 Seemeilen zurück. Auf diesen Reisen wurden etwa 6600 Patienten teils über Funk, teils an Bord der Fischereifahrzeuge oder des Fischereischutzbootes selbst behandelt. Viele von ihnen mußten in das Lazarett aufgenommen werden. 1150 technische Hilfeleistungen, darunter Bergungseinsätze und Taucherarbeiten auf hoher See, wurden ebenfalls durchgeführt. Auf den mit „Frithjof I" gesammelten Erfahrungen aufbauend, wurde im Mai 1950 das FSB „Meerkatze" (673 BRT), im September 1956 als Ersatz für das alte FSB „Frithjof I" das FSB „Frithjof II" (432 BRT) und im November 1957 das FSB „Poseidon" (934 BRT) in Dienst gestellt. Auch das Fischereiforschungsschiff „Anton Dohrn" (999 BRT), das im Februar 1955 in Dienst gestellt wurde, erhielt alle notwendigen Einrichtungen wie Operationsraum, Lazarett usw., damit es, wenn es die wissenschaftlichen Aufgaben zulassen, auch im Fischereihilfsdienst eingesetzt werden kann.

Die wichtigsten Aufgaben des Fischereihilfsdienstes sind:

- die ärztliche Betreuung der Besatzungen von Fischereifahrzeugen,
- technische Hilfeleistung auf See, ggf. Taucherinsatz und Bergung,
- Wetterdienst,
- fachliche Beratung und Nachrichtenübermittlung für die Fischereiflotte,
- Überwachung der Einhaltung der Bestimmungen des Vertrages von 1882,
- Kontrolle der deutschen Seekabel außerhalb der Hoheitsgewässer.

Zur Erfüllung ihrer Aufgaben sind die Schiffe zweckentsprechend ausgerüstet. Auf allen Schiffen gehören Ärzte und Heilgehilfen zur ständigen Besatzung. Sie verfügen über Operations- und Behandlungsräume, die allen Anforderungen gerecht werden. Bordlazarette ermöglichen die Aufnahme von Patienten, die längerer Behandlung bedürfen. Die Werkstätten an Bord sind für alle vorkommenden Reparaturen ausgerüstet. Mit den vorhandenen Taucherapparaten können auch auf hoher See Unterwasserschäden beseitigt werden. Auf allen Schiffen — außer auf „Frithjof II" — unterhält das Seewetteramt in Hamburg Bordwetterwarten, die sich sehr bewährten.

Die Tätigkeit der Schiffe erstreckt sich auf alle Fanggebiete der Seefischerei — von der Nordsee bis zum Barentsmeer und bis nach Grönland. Entsprechend den internationalen Gepflogenheiten wird die Hilfe auf See ohne Ansehung der Nationalität des Hilfesuchenden geleistet. Aus den Berichten der Kapitäne ergibt sich immer wieder, in wie starkem Maße die Hilfe der Fischereischutzboote in Anspruch genommen wird und wie dringend erforderlich die Ausübung eines zivilen Hilfsdienstes geworden ist. In vielen Fällen konnte das Leben erkrankter und verletzter Seeleute durch sofortige Behandlung gerettet oder vor schweren gesundheitlichen Schäden bewahrt werden. In ernsten Fällen, wenn Eile geboten ist, werden an Bord der Schiffe auch schwere Operationen mit Erfolg durchgeführt. Sie stellen an die Ärzte und das Hilfspersonal, aber auch an die Schiffsleitungen höchste Anforderungen. Unter äußerstem Einsatz der Besatzungen und der Schiffe konnten wiederholt in Seenot geratene Fischereifahrzeuge geborgen und eingeschleppt werden. Langwierige Tauchmanöver auf hoher See sind oft erforderlich, um Fischereifahrzeuge, denen Netzteile in die Schraube geraten waren, wieder manövrierfähig zu machen. Ein wichtiger Zweig des Hilfsdienstes ist die Wetterberatung; insbesondere die rechtzeitige Warnung vor aufkommenden Stürmen ist für die Fischer von kaum zu überschätzender Wichtigkeit. Die polizeilichen Funktionen brauchen die Kapitäne nur selten auszuüben. Meist genügt freundliches Zureden, um die Fischer zur Einhaltung der bestehenden Vorschriften zu veranlassen. Anders ist die Lage natürlich bei Streitigkeiten, die aus politischen Gründen entstehen, wie z. B. durch die Ausdehnung von Fischereigrenzen. Hier einzugreifen, ist nicht Aufgabe der Fischereischutzboote. In nüchternen Zahlen ausgedrückt, stellt sich die Tätigkeit der FSB wie folgt dar:

Anzahl der Seereisen	222
Seetage	5 171
zurückgelegte Seemeilen . . .	631 857
Anzahl der Krankheitsfälle . .	14 828
Anzahl der technischen Hilfeleistungen	2 699
Wetterdienst (Beobachtungen, Karten, eigene Berichte, Warnnachrichten)	58 293.

Diese Zahlen lassen nicht erkennen, wieviel seemännisches Können und persönlicher Mut zu jeder Hilfeleistung gehören. Das kann nur der ermessen, der aus eigener Erfahrung die harten Bedingungen kennt, unter denen die Männer der FSB ihre Arbeit leisten. Zwischen ihnen und den Besatzungen der Fischereifahrzeuge aller Länder besteht ein freundschaftliches Vertrauensverhältnis, das immer wieder in herzlichen Dankesbezeugungen zum Ausdruck kommt. Der zivile Fischereihilfsdienst hat bei der Fischerei des In- und Auslandes größte Anerkennung gefunden. Auf Grund ihrer hervorragenden Leistungen wurden im Laufe der Jahre bereits sechs Angehörige der FSB mit dem Bundesverdienstkreuz ausgezeichnet. Das 10jährige Jubiläum des Fischereihilfsdienstes ist der gegebene Anlaß, um mit Dank und Anerkennung der Männer zu gedenken, die auf den Fischereischutzbooten bei Wind und Wetter bereit sind, ungeachtet aller Gefahren ihren Kameraden auf den Fischereifahrzeugen Hilfe zu leisten.

*

Ein unmöglicher Kapitän

Unter dieser Überschrift bringt die Zeitschrift „Unser Mecklenburg" nachfolgende Notiz:

Das Kreisgericht Rostock verurteilte in einem Schnellverfahren den seit 1942 in der Hochseefischerei tätigen Kapitän Settig vom Logger ROS 101 „Heinrich Mann" des Fischkombinats Rostock wegen Transportgefährdung, Verstoß gegen die Seemannsordnung und das Jugendschutzgesetz zur höchstzulässigen Strafe von einem Jahr Gefängnis. — Der Angeklagte war bereits als Steuermann bei allen Kapitänen wegen seiner Trunkenheit unbeliebt, wurde aber dennoch kürzlich wegen seiner fachlichen Eigenschaften zum Kapitän befördert. Am 12. Juli veranstaltete er mit der Besatzung in der Nordsee ein Trinkgelage, bei dem die Brücke stundenlang ohne Patentinhaber blieb. Jugendliche Besatzungsmitglieder, die sich vom Gelage zurückziehen wollten, wurden geohrfeigt bzw. wurde ihnen vom Kapitän Wein über den Kopf gegossen. Am 17. Juli wiederholte Settig dieses Gelage auf hoher See, bei dem er zuletzt der betrunkenen Besatzung die Durchführung eines Rettungsmanövers befahl. Bei diesem ließ er dann auch noch sinnlos SOS funken! Das gefährliche Spiel konnte schließlich von einigen Mitgliedern der 18köpfigen Besatzung abgebrochen werden.

Ankerplätze
DER SEEMANNSMISSIONEN

Deutsches Seemannsheim, Hamburg 11, Wolfgangsweg 12

Gottesdienst:	Jed. So. 10.30 h
Wochenandacht:	Jed. Mo. 08.00 h
Musik. Unterhaltungsabend:	Di. 11. u. 18. 11. u. 9. 12., 19.30 h
Tonfilm:	Di. 25. 11. 19.30 h
Preis-Skat:	Di. 4. 12. 19.30 h
Ausspracheabend:	Jed. Do. 19.30 h
Heimabend:	Jed. Fr. 19.30 h
Fernsehen:	Jed. So., Mo., Mi., und Sb.

Sprechstunden des Seemannspastors: Mo. u. Do. v. 09.00 bis 10.00 h und nach Vereinbarung.

Deutsches Seemannsheim Hamburg-Altona, Gr. Bergstr. 132

Gottesdienst:	Jed. So. 10.00 h
Filmabend:	Jed. Fr. 20.00 h (offen f. jed. Seemann u. die Bewohner des Adolf Woermannhauses)
Seemannsfrauen:	Di. 11. 11. 20.00 h
Seefahrtsschüler:	Diskussionsabend Di. 25. 11. 20.00 h
Heimabend:	Sb. 15. 11. 20.00 h („Japan, Land und Leute") u. Bußtag 19. 11. 20.00 h („Das Spiel von Jedermann")

Sprechstunden des Seemannspastors: Jed. Di. von 16.00 bis 19.00 h (ausgenommen Geldsorgen).

Katholisches Seemannsheim „Stella Maris", Hamburg 11, Reimarusstraße 12

Hochamt mit Predigt:	Jed. So. 15.00 h
Heilige Messe mit Predigt:	Jed. Do. 20.00 h
Geistliche Musik:	Jed. Sb. 20.00 h
Tee und Tanz:	Jed. So. 16.30—18.30 h
Bunter Abend:	Jed. So. 20.30—22.30 h
Tanzabend:	Jed. Do. 20.30—22.30 h
Filmabend:	Jed. Fr. 20.00 h

Weitere Seemannsheime in deutschen Häfen

Bremen: Stephanikirchhof
Bremerhaven-M.: Schifferstr. 53/55
Bremerhaven-Fischereihafen: Hoebelstr. 10
Brunsbüttelkoog: (Seemannsfrauenheim), Schleuse
Büsum: Fischereijugendheim
Cuxhaven: Deichstr. 45
Emden: Am Außenhafen
Kiel-Holtenau: Kanalstr. 64 (Seemannsfrauenheim) — Südschleuse —
Lübeck: Untertrave 1
Hamburg-Harburg: Wallgraben 42.

Der Weg zum Patent

Seefahrtschule Bremen

Es bestanden die Prüfung zum **Kapitän auf großer Fahrt (A 6)** am 31. Oktober 1958 die Herren:

Klaus Bergemann, Hans Bösel, Wilhelm Friedrich, Lothar Göckeritz, Heinrich Gröne, Meinhard Hoffmann, Heinrich-Friedrich Jahn, Sagib Kerkow, Dieter Knieste, Manfred Neumann, Gerhard Schaup, Erwin Schiffke, Erwin Schröder, Paul Sengbeil, Claus Siebje, Sigurd Strebe, Helmut Uhde.

Seefahrtschule Bremerhaven

Die am 23. Oktober 1958 beendete Prüfung zum **Seesteuermann auf großer Fahrt (A 5 II)** haben folgende Herren bestanden:

Hermann Ahlers, Hans-Jürgen Eding, Uwe Grabow, Jürgen Hasselmeier, Siegfried Hau, Bruno Hönig, Jürgen Huischen, Gert Kauffmann, Hajo Lehmann, Rolf Meier, Götz Nahrath, Günter Ohlf, Uwe Pane, Claus Peterson, Ewald Sause, Siegfried Heinritz.

Seefahrtschule Elsfleth

Es bestanden am 18. Oktober 1958 folgende Herren die Prüfung zum **Seesteuermann II auf großer Fahrt:**

Franz-Heinrich von Bargen, Georg Bargmann, Hans Beyer, Udo Beyer, Gerd Borchers, Horst Hanke, Hans Bernhard Heeren, Hubert Henze, Adolf Irlbeck, Manfred Lenz, Günter Marks, Uwe Metschulat, Jürgen Mielke, Manfred Nagel, Heinz Niebuhr, Gerd Richters, Harald Rodewald, Hansgerd Röben, Edgar Schauer, Klaus Segatz, Günter Uter, Wilfried Winter.

Seefahrtschule Hamburg

Es bestanden die Prüfung zum **Kapitän auf großer Fahrt** am 27. Oktober 1958 folgende Herren:

Kurt Arnoldt, Eike Baumann, Waldemar Block, Josef Braun, Claus Breckwoldt, Heinz Buck, Alfred Budwasch, Walter Bursy, Karl Cordes, Joachim Fuchs, Heinrich Hausenfldt, Rudolf Hindeorandt, Gerhard Hoffmann, Friedrich Horst, Ewald Jark, Karl Kadler, Karl Keil, Volker Keitsch von Bruck, Egon Klaucke, Bernhard Kreos, Rudolf Krenner, Gernard Kuhl, Johannes Kwapil, Klaus Lackmann, Winfried Lagoni, Hans Lankau, Ernst Lepsin, Karl-Heinrich Liche, Christian Lindow, Kurt Pautz, Hans Petersen, Helmut Puls, Gernard Quandt, Heinrich Schade, Manfred Schmidt, Hans Schulter, Rudolf Schonfeldt, Harry Schroder, Horst Straatmann, Harald Voß, Werner von Wedel, Bogusiaw Wicherek, Horst Wind.

Es bestanden die Prüfung zum **Seesteuermann auf großer Fahrt (A 5 II)** am 27. Oktober 1958 folgende Herren:

Horst Arndt, Reinhart Bein, Dietrich Deimas, Dieter Denker, Günter Dibowski, Gerd Gibke, Uwe Grimm, Hans-Jürgen Hamer, Rolf Hirte, Herbert Jantke, Heinrich Koopmann, Bernhard Lüdeke, Wolfgang Mattniesen, Alwin Meyer, Karl-Gerhard Müller, Olaf Müller, Robert Oelkers, Armin Pedersen, Peter Rahmann, Horst Wienecke.

Seefahrtschule Lübeck

Am 4. Oktober 1958 bestanden die Zwischenprüfung zum **Seesteuermann auf großer Fahrt (A 5 II)** die Herren:

P. Aiff, H. Blöcker, G. Böhrens, F. Bolda, P.-U. Braun, D. Dechow, H. Dumbsky, O. Frantz, D. Gade, S. Genrke, G. Grimm, J. Grundmann, H. Kedenburg, R. Möller, V. von der Osten-Sacken, K. Steen, D. Wednorn.

Belgien: 11,90 bFr; Dänemark: 1,64 sKr.; England: 1,70 sh; Finnland: 76,80 fm; Frankreich: 83,33 fr.; Griechenland: 7,21 Drachmen; Italien: 148,77 Lire; Jugoslawien: 71,32 Dinare; Niederlande: 0,90 fl.; Norwegen: 1,70 nKr.; Österreich: 6,14 Schilling; Portugal: 6,84 Escudos; Schweden: 1,23 sKr.; Spanien: 9,42 Pesetas. (Ohne Gewähr.)

Grüße aus dem Heimathafen

Die nächsten Seemannsgrußsendungen werden von der Deutschen Welle, Köln, ausgestrahlt am 6. und 27. Dezember, 25. Sendung, 1958 und am 24. Januar 1959.

In Richtung	Wellenlänge	Frequenz	Sendezeit
Fernost	13,85 m	21 650 kHz	07,15 GMT
	25,44 m	11 795 kHz	07,15 GMT
Nahost	13,96 m	21 490 kHz	14,15 GMT
	16,78 m	17 875 kHz	14,45 GMT
Afrika	16,84 m	17 815 kHz	18,15 GMT
	19,64 m	15 275 kHz	18,15 GMT
Südamerika	19,51 m	15 375 kHz	22,15 GMT
	25,44 m	17 795 kHz	22,15 GMT
Nordamerika	25,44 m	11 795 kHz	01,45 GMT
(am nächst. Tag)	31,12 m	9 640 kHz	01,45 GMT

*

Hohe Strafe wegen Überladung

Als der unter der Liberia-Flagge laufende Tanker „Capetan Carras" (8798 BRT) in Hongkong einlief, stellten die Hafenbehörden fest, daß er um 20 cm zu tief geladen hatte. Der griechische Kapitän (58), der seit 35 Jahren zur See fährt, wurde vor ein Seegericht gestellt und zu einer Strafe von 12 800 Hongkong-Dollars verurteilt. Erschwerend fiel dabei ins Gewicht, daß er mit dieser Überladung sehr leichtsinnig Schiff und Besatzung aufs Spiel gesetzt hatte, führte doch diese Reise von Djibouti nach Hongkong durch das Südchinesische Meer, das um diese Jahreszeit sehr taifungefährdet ist.

Was haben wir von unserem Geld?

Das Deutsche Industrieinstitut hat kürzlich eine Studie darüber veröffentlicht, wieviel Zeit wir für die wichtigsten Lebensmittel und Gebrauchsgegenstände arbeiten müssen. Ausgehend von der Tatsache, daß unser Geld immer so viel wert ist, wie man sich dafür kaufen kann und unter der Berücksichtigung, daß die Löhne in den einzelnen Teilen des Bundesgebietes und in den Branchen verschieden sind, wurde von amtlichen Statistikern ein Durchschnittslohn für die Arbeiter und Arbeiterinnen der Industrie errechnet und die Durchschnittspreise für den üblichen Bedarf festgestellt. Danach verdiente ein Industriearbeiter im Jahre 1938 durchschnittlich DM 0,78 je Stunde, 1950 DM 1,26 und 1957 DM 2,13. Die praktische Bedeutung dieser Steigerung läßt sich am besten erkennen, wenn man berechnet, wie lange ein Industriearbeiter in den erwähnten Jahren arbeiten mußte, um den Kaufpreis für eine bestimmte Ware zu verdienen. Die nachfolgende Tabelle führt u. a. folgende Güter auf:

		1938		1950		1957	
		Arbeiterstunden je Einheit					
		Std.	Min.	Std.	Min.	Std.	Min.
Mischbrot	(1 kg)	0	28	0	24	0	22
Zucker	(1 kg)	1	02	0	56	0	34
Speisekartoffeln	(5 kg)	0	35	0	36	0	31
Seefisch	(1 kg)	1	09	1	08	1	02
Rindfleisch (Koch)	(1 kg)	2	11	2	35	2	12
Schweinefleisch (Kotelett)	(1 kg)	2	41	3	23	2	40
Schweinefleisch (Bauch)	(1 kg)	2	09	3	07	1	56
Jagd- oder Schinkenwurst	(1 kg)	3	26	3	50	2	38
Butter	(1 kg)	4	05	4	22	3	22
Margarine	(1 kg)	2	49	1	56	0	58
Vollmilch	(1 Ltr.)	0	17	0	17	0	12
Eier	(1 Stück)	0	09	0	10	0	06
Bohnenkaffee	(1 kg)	6	44	22	50	9	42
Lagerbier	(5/20 Ltr.)	0	14	0	16	0	10
Branntwein	(0,7 Ltr.)	4	20	5	34	2	57
Feinschnitt	(50 g)	0	37	1	23	0	36
Straßenanzug	(1 Stück)	63	13	81	41	57	24
Bettbezug (Linon)	(1 Stück)	9	05	12	53	5	51
Arbeitsschuhe	(1 Paar)	14	49	18	47	10	24
Herrenstraßenschuhe	(1 Paar)	15	03	19	26	12	25
Glühlampe	(1 Stück)	1	08	0	57	0	25
Kernseife	(200 g)	0	10	0	20	0	08
Haushaltbügeleisen	(1 Stück)	8	47	8	29	5	40
Rundfunkgerät, Super	(1 Stück)	0	0	134	00	97	48

Bücherbrett

Wie erreiche ich wen?

Diese Broschüre erschien kürzlich im Seefahrt-Verlag G.m.b.H., Hamburg. Hier sind die Reedereien, Schiffsmakler, Schleppschiffahrtsfirmen und Fischereigesellschaften in den Häfen Brake, Bremen, Bremerhaven, Brunsbüttelkoog, Cuxhaven, Elmshorn, Emden, Flensburg, Glückstadt, Hamburg, Kiel, Lübeck, Rendsburg, Uetersen und Wilhelmshaven mit genauer Anschrift, Fernsprechnummer, Telegrammadresse und den Anschriften der Inhaber und der einzelnen Abteilungsleiter aufgeführt. Preis DM 2,50. Bestellungen für dieses kleine Adreßbuch nimmt der Seefahrt-Verlag G.m.b.H., Hamburg, Spaldingstraße 210, entgegen.

R. Andriano: **„Segelsport-ABC".** Bei E. S. Mittler & Sohn GmbH., Berlin-Frankfurt/M. 124 Seiten, 33 Abb., brosch., DM 6,80.

Dieses ansprechende Büchlein liegt bereits in der 5. Auflage vor, was an und für sich schon genügend beweist, daß die Segelsportbegeisterten es gern kaufen. Es bringt auch wirklich das Wichtigste, was man von der Segelei wissen muß, angefangen mit einem Abschnitt über den Sinn und Wert des Segelsports, seinem Werden und Aufbau, über den Jacht- und Schiffbau, der Lehre vom Segeln, der Seemannschaft und Steuermannskunde bis hin zu den Grundzügen der Wetterkunde und Gezeiten und der Gesetzeskunde. Aber nicht nur die Segler können aus diesem Büchlein ihren Nutzen ziehen, sondern auch unser nautischer Nachwuchs wird viel für ihn Wissenswertes darin finden. ld.

Es zeichneten und fotografierten für Sie: R. Andriano S. 168; Fritz Brustat-Naval S. 169; Conti-Press Horst Frege S. 168; Deutsche Werft S. 161 u. 167; Foto-Wagner S. 163; Ernst de Jong S. 162; Heinrich von Medvey S. 171 und die Vignetten; Herbert Pielbaum S. 164 u. 165; Helga Scheerer S. 172; F. Schiefer S. 169; Kurt Schmischke S. 169 u. 173; Seefahrt-Verlag Archiv S. 168 u. 169.

Die Werften meldeten . . .

Abeking & Rasmussen, Lemwerder i. O.

5226 Schnelles Minensuchboot „Stier", 250 t, f. Bundesmarine. Stapell. 30. 10. 58

5273 MS „Alondra", 900 BRT, f. Interozeana Schiffahrts-Gesellschaft, Hamburg. Probef. 23. 10. 58

Akt.-Ges. „Weser", Werk Seebeck, Bremerh.-G.

829 D (tu) „Susanne Fritzen", 16 000 tdw, f. Johs. Fritzen & Sohn, Emden. Ausged. 2. 10. 58

859 FD „Island", 842 BRT, f. Ludwig Janssen & Co., Bremerhaven. Probef. 30. 10. 58

Heinrich Brand, Oldenburg i. O.

144 MS „Sorteklint", 1600 BRT, f. Aage Vollmond, Kopenhagen. Probef. 2. 10. 58

145 MS „Rigel", 1000 tdw, f. Adviser A/B, Gothenburg. Stapell. 28. 10. 58

Bremer Vulkan, Bremen-Vegesack

880 MS „Burgenstein", 7200 BRT, f. Norddeutscher Lloyd, Bremen. Probef. 15. 10. 58

Burmester-Werft, Bremen-Burg

Küstenminensuchboot „Schleswig", 370 t, f. Bundesmarine. Indienststellung 30. 10. 58

Deutsche Werft Akt.-Ges., Hamburg-Finkenwerder

729 TMS „Eberhart Essberger", 19 300 tdw, f. John T. Essberger, Hamburg. Stapell. 22. 10. 58

736 TD (tu) „Esso Berlin", 36 040 tdw, f. Esso Tankschiff-Reederei, Hamburg. Taufe 20. 10. 58

737 MS „Karro", 11 000 tdw, f. Deutsch-Afrikanische Schiffahrts-Gesellschaft, Hamburg. Probef. 9. 10. 58

Elsflether Werft A.G., Elsfleth/Weser

313 MS „Wadai", 6000 tdw, f. John T. Essberger, Hamburg. Stapell. 3. 10. 58

Flensburger Schiffsbau-Gesellschaft

572 MS „Indus", 11 800 tdw, f. A. Detjen Schiffahrt K.G., Hamburg. Stapell. 9. 10. 58

573 MS „Magdalena Oldendorff", 10 661 BRT, f. Egon Oldendorff, Lübeck. Probef. 21. 10. 58

Gutehoffnungshütte, Werk Blexen/Weser

8000-t-Schwimmdock f. Ottensener Eisenwerk, Hamburg. Stapell. 18. 10. 58

Alfred Hagelstein, Lübeck-Travemünde

594 MS „Meeresstern", 1000 BRT, f. Steyler Missionsgesellschaft, Indonesien. Stapell. 18. 10. 58

Hanseatische Werft GmbH., Hbg.-Harburg

6 MS „Atid", 4250 tdw, f. „Atid" Mediterranean Line Ltd., Haifa. Probef. 17. 10. 58

9 MS „Amal", 4350 tdw, f. „Atid" Mediterranean Line Ltd., Haifa. Stapell. 28. 10. 58

Jadewerft Wilhelmshaven G.m.b.H., Wilhemsh.

61 SMS ?, 95 BRT, f. Unterweser-Reederei Akt. Ges., Bremen. Stapell. 4. 10. 58

Martin Jansen, Leer/Ostfriesland

40 Saugbagger „Atlas", f. A/S Danena, Aarhus. Probefahrt 23. 10. 58

Kieler Howaldtswerke A.-G.

1064 TD (tu) „Hyperion", 39 700 tdw, f. Goulandris Bros. Ltd., London. Stapell. 22. 10. 58

1068 MS „Belinda", 13 600 tdw, f. Rederi A/S Mascot (A. H. Mathiesen), Oslo. Probef. 30. 9. 58

Gust. Ad. Klahn-Werft, Berlin-Spandau

142 MS „Erik Seyd II", 800 tdw, f. Frachtschiffahrt Erik Seyd (K.R.: Wilhelm Lass), Hamburg. Abnahme 15. 10. 58

148 MS „Walther Lass", 800 tdw, f. Part. Reed. Lass/Seyd, Hamburg. Stapell. 25. 10. 58

Krögerwerft G.m.b.H., Rendsburg

Schnellboot „Panther", 160 t, f. Bundesmarine. Stapell. 18. 10. 58

Lübecker Flender-Werke

490 MS „Ossian", 15 250 tdw, f. Part. Reed. „Ossian" (K.R.: Komrowski Befrachtungs-K.G.), Hamburg. Probef. 3. 10. 58

495 TMS „Olivia", 18 300 tdw, f. W. Bruns & Co., Hamburg. Stapell. 31. 10. 58

Fr. Lürssen, Bremen-Vegesack

13281 Schnellboot „Geier", 160 t, f. Bundesmarine. Stapellauf 3. 10. 58

Jos. L. Meyer, Papenburg/Ems

496 MS „Ditmar Koel", Lotsenversetzschiff, f. Wasser- und Schiffahrtsamt Hamburg. Probef. 29. 10. 58

Mützelfeldtwerft G.m.b.H., Cuxhaven

150 MS „Lakhish", 832 BRT, f. ZIM Israel Navigation Co. Ltd., Haifa. Probef. 23. 10. 58

151 MS „Trefat", 750 tdw, f. ZIM Israel Navigation Co. Ltd., Haifa. Stapell. 15. 10. 58

Norderwerft Köser u. Meyer, Hamburg

834 MS „Linda Scarlett", 5000 tdw, f. Jürgen Jensen, Kopenhagen. Probef. 9. 10. 58

835 MS „Fanny Scarlett", 5000 tdw, f. Jürgen Jensen, Kopenhagen. Stapell. 8. 10. 58

Johann Oelkers, Hamburg-Wilhelmsburg

531 SMS (de) „Wilhelmine", 163 BRT, f. Petersen & Alpers, Hamburg. Probef. 24. 10. 58

Orenstein-Koppel u. Lübecker Maschinenb.Ges.

538 MS „Varild", 4000 BRT, f. Valdemar Skogland A/S, Haugesund. Stapell. 8. 10. 58

540 MS „Iserlohn", 6755 tdw, f. Hamburg-Amerika Linie, Hamburg. Stapell. 16. 10. 58

Hugo Peters, Wewelsfleth/Stör

496 MS „Arn IX", 499 BRT, f. Kapt. Leistikow, Arnis/Schlei. Probef. 30. 10. 58

Rheinstahl-Nordseewerke G.m.b.H., Emden

310 MS „Rolv Jarl", 13 450 tdw, f. Nordenfjeldske Dampskibsselskab, Trondheim. Stapell. 7. 10. 58

324 MS „Arenberg", 16 600 tdw, f. Rheinische Stahlwerke, Essen (K.R.: Seereederei „Frigga"), Hamburg. Probef. 21. 10. 58

Rickmers-Werft, Bremerhaven-M.

301 MS „Walter Leonhardt", 10 000 BRT, f. Leonhardt & Blumberg, Hamburg. Probef. 9. 10. 58

Scheel & Jöhnk, Hamburg-Harburg

407 TMS „Idolin III", 230,5 t, f. Mineralöllager Eduard Allesch, Hamburg. Probef. 28. 10. 58

F. Schichau A.G., Bremerhaven-M.

1691 SMS ?, 89 BRT, f. Bugsier-, Reederei- u. Bergungs-A.G., Hamburg. Stapell. 18. 10. 58

Schiffbau-Gesellschaft Unterweser, Bremerhav.

404 MS „Seefahrer", 2400 tdw, f. Part. Reed. Neubau 404 (K.R.: Carl Borm-Reederei), Bremen. Stapellauf 16. 10. 58

J. J. Sietas, Hamburg-Neuenfelde

443 MS „Dora Horn", 730 tdw, f. Heinrich C. Horn, Hamburg. Stapell. 5. 10. 58

444 MS „Stadt Schleswig", 767 BRT, f. Heinrich C. Horn, Hamburg. Probef. 25. 10. 58

Stülckenwerft, Hamburg

874 MS „Spitzfels", 12 750 tdw, f. D.D.G. „Hansa", Bremen. Probef. 9. 10. 58

880 MS „Hans Berckemeyer", 15 900 tdw, f. Hedwigshütte Kohlen- und Koks-Werke A.G., Hamburg. Stapell. 20. 10. 58

887 MS „Learina", 7300 tdw, f. Part. Reed. MS Learina (K.R.: Ahrenkiel & Bene), Hamburg. Stapellauf 4. 10. 58

Travewerft G.m.b.H., Lübeck

226 MS „Egret", 1500 tdw, f. British Continental Steamship Co., Liverpool. Stapell. 16. 10. 58

228 MS „Varodd", 1921 BRT, f. Egil Naesheim A/S, Haugesund. Probef. 21. 10. 58

An- und Verkäufe

Ankäufe aus dem Ausland:

Fregatte „Oakley", erb. 42 Glasgow, 1050/1610 t. Angek. v. Bundesmarine aus Glasgow. Jetzt „Gneisenau".

TML „Vest-Tank", erb. 42 Hamburg, 138 BRT. Angek. v. Fr. Jacobsen & Cons., Hamburg, aus Norwegen v. Vestenfeldske Oljeselskap Nor A/S, Haugesund. Neuer Name: „Helgoland".

MS „Olwe", erb. 40 Foxhol, 335 BRT. Angek. v. Casper Wessels, Haren/Ems, v. J. Olthuis, Groningen. Neuer Name: „Martina".

Verkäufe ins Ausland:

D. „Christiane Schuldt", ex „Sigfried J. Nimtz", ex „Steiner Greif", erb. 38 Stettin, 2265 BRT. Verk. v. Bernhard Schulte, Hamburg, nach Griechenland. Neuer Name: „Globe Traveler".

MS „Walküre", ex „Goede", erb. 16 Woubrugge. Verk. v. Walter Wendt, Hamburg, an Oscar Petterson, Nordvik. Neuer Name: „Valkyr".

FD „Rotersand", erb. 44 Hardinxveld, 525 BRT. Verk. v. d. Hanseatischen Hochseefischerei A.G., Bremerhaven, nach Griechenland. Neuer Name: ?

MS „Serena", erb. 53 Bremerhaven, 781 BRT. Verk. v. Lauter-Elbe-Reederei GmbH., Lauterbach, an die argentinische Marine. Neuer Name: „Beagel".

Abgewrackt wird:

D „L. F. Mathies", ex „Kirsten B", ex „Norbo", erb. 30 Moss, 1187 BRT. Verk. v. L. F. Mathies & Co., Hamburg, an Walter Ritscher, Hamburg-Harburg.

Umbenennungen:

TMS „Obey", ex „Osterbek", erb. 51 Elmshorn, 498 BRT, der Mobil Oil A.-G., Hamburg.

MS „Balje", ex „Ostmark", erb. 34 Einswarden, v. Georg Harttermann (K.R.: Günther Trulsen), Cuxhaven.

Die Postboje

Horst W. in Ho.. Woher stammt der Ausdruck „Seefahrt ist not"?

Das Portal des Hauses Seefahrt zu Bremen schmückt die Inschrift „Navigare necesse est, vivere non est necesse", zu deutsch „Schifffahrt zu treiben ist notwendig, zu leben ist nicht notwendig". — Nach dem römischen Geschichtsschreiber und Philosophen Plutarch (um 46 — 125 n. Chr.) soll der Feldherr und Staatsmann Pompejus, als er 57 v. Chr. als Aufseher über das römische Getreidewesen nach Sizilien, Sardinien und Afrika gefahren war, um Rom mit Getreide zu versorgen, und bei seiner Rückkehr die Seeleute wegen eines heftigen Sturms nicht abfahren wollten, als erster an Bord gegangen sein mit den Worten „Schiffen ist nötig, Leben ist nicht nötig." — Nach andern Quellen soll Pompejus diesen Ausspruch getan haben, als Rom eine Gefahr drohte und die Flotte auslaufen sollte.

Bücherbrett

Aide-Mémoire Martinenq des Constructions Navales. Vierte, völlig neu bearbeitete und auf den letzten Stand gebrachte Ausgabe. Paris, Editions Maritimes et Coloniales, 17, rue Jacob (VIe). Erster Band, 1958. Mit Geleitwort von G. Bourgès, Vorsitzender des Bureau Veritas.

Das in internationalen Schiffbau- und Schiffsmaschinenbaukreisen schon seit seinem ersten Erscheinen im Jahre 1891 bekannte französische Nachschlagewerk, der „Martinenq", nach seinem Erstverfasser so genannt, ist soeben in neuester Auflage erschienen. Der vorliegende abgeschlossene und über 1000 Seiten umfassende Band bringt außer einer sehr großen Anzahl von Formeln, Tabellen und Übersichten noch insgesamt 407 Fachzeichnungen zu den einzelnen Abhandlungen der von bekannten Fachleuten in sehr klarem Französisch verfaßten Texte.

Das Werk ist die Gemeinschaft von drei Sachverständigen, nämlich E. Giboin, Ingénieur Général du Génie Maritime im französischen Marineministerium, G. Legris, Ingenieur en Chef des Travaux Maritimes, und A. Rialland, Ingénieur de Constructions Navales et Expert Maritime. Hauptschriftleiter Giboin hat schon als junger Schiffbauoffizier zusammen mit Henry Boyd und Alexandre Vince an der 1931 erschienenen dritten Auflage des Buches mitgearbeitet und war übrigens eine zeitlang an die Technische Hochschule in Berlin-Charlottenburg kommandiert und beherrscht die deutsche Sprache einschließlich der Marinefachausdrücke.

Der Hauptteil des vorliegenden Bandes des „Martinenq" besteht aus sieben Abschnitten, in denen alle für den Schiffbau unserer Zeit in Frage kommenden Gebiete unter Berücksichtigung der allerneusten Erkenntnisse und Herstellungsverfahren behandelt werden.

Die Hauptabschnitte betreffen: Mathematik, Mechanik, Physik, Werkstoff-Festigkeit, Allgemeine Schiffbaufragen (Schiffstypen, Klassifikationsgesellschaften, Schiffbaunormen, Vermessungsberechnungen usw.), Schiffbautheorie, Rumpfbau, Rumpfbauzubehör (Deckseinrichtungen, Rohrleitungen, Klimaanlagen usw.), Schiffsantrieb (Allgemein), Sonderschiffe (Tanker, Fischereifahrzeuge).

Eine allgemeine Schrifttumsübersicht und die Anführung einzelner Veröffentlichungen im Anschluß an die einschlägigen Abhandlungen des Buches lassen die internationale Bedeutung dieses ausgezeichneten Werkes erkennen.

Das vorliegende Werk ist, wie angedeutet, außerordentlich vielseitig und besitzt grundlegenden Wert als Nachschlagewerk für den ausübenden Schiffbauer, darüber hinaus jedoch für alle, die irgendwie mit dem Schiffbau und verwandten Gebieten zu tun haben. R. Andriano

(Abkürzungen: D. = Dampfer, FD. = Fischdampfer, FMK. = Fischereimotorkutter, FDLg. = Fischereidampflogger, FMLg. = Fischereimotorlogger, FMS. = Fischereimotorschiff, DES. = Dieselelektroschiff, MS. = Motorschiff, SMS. = Motorschlepper, TD. = Tankdampfer, TMS. = Tankmotorschiff, tu = Turbine).

ZU EINEM TEXIER
IST IMMER ZEIT
Texier
DER KLASSISCHE
WEINBRAND

Sihi

PUMPEN

für Schiffbau und Verladeanlagen

Schulz & Vanselow

HAMBURG 39 - Hudtwalckerstr. 10 - Tel. 47 52 54

WILLEM II

ZIGARREN

Vom ersten bis zum letzten Zug den feinsten, herrlichsten Geruch!

Es gibt „Willem II" Zigarren vom Format eines kleinen Kochsmaats an bis zur Kapitänsgrösse.

ZERSSEN & CO Gegr. 1839

Schiffsmakler am Kaiser-Wilhelm-Kanal

SCHIFFSAUSRÜSTER

HOLTENAU · BRUNSBÜTTELKOOG

GEGR. 1881

GEORG P. Möller

Schiffsproviant · Schiffsausrüstungen

Eigene Kühlräume · Zuverlässige Lieferung nach allen deutschen Häfen

HAMBURG-FREIHAFEN

BROOK 5-6 TEL Sa.-Nr. 36 63 53 Tag und Nacht

SCHIFFSMAKLER · SPEDITEURE

JOHS. FRITZEN & SOHN

EMDEN
NEPTUNHAUS
Telegr.: Seefritzen
Tel.: 37 51-59
Telex: 027 821

KIEL
Wall 65
Telegr.: Seefritzen

HAMBURG
Spaldingstraße 130-36
Telegr.: Seefritzen

WILHELMSHAVEN
Weserstraße 188a
Telegr.: Seefritzen

NEW YORK
JOHS. FRITZEN & SON, INC.
50, Broadway - Phone: WHitehall 4-5945
Telex: 2969 NY - TWX: NY 1-939 - Cables: Seafritzen

ANSCHÜTZ

KREISELKOMPASS = Sicherer Kurs

„SELBSTEUER" = Schnelle Reise

Service in allen wichtigen Häfen der Weltschiffahrt

ANSCHÜTZ

Verlag und Anzeigenverwaltung: Seefahrt-Verlag G. m. b. H., Hamburg 1, Spaldingstraße 210—212, Ruf 24 78 60. Schriftleitung: Ludwig Dinklage, Hamburg 20, Eppendorfer Landstraße 87, Ruf 47 55 01. Mit Namen gezeichnete Aufsätze geben nicht unbedingt die Ansicht der Schriftleitung wieder. Für unverlangt eingesandte Manuskripte kann keine Haftung übernommen werden. Druck: Hafen-Druckerei. Einzelbezug halbjährlich (6 Hefte) DM 7,20 zuzüglich Zustellgebühr. Bei Sammelbezug halbjährlich DM 6,—.

Angeschlossen der Informationsgemeinschaft zur Feststellung der Verbreitung von Werbeträgern — Sicherung der Auflagenwahrheit.

ER 3

Er ist der Richtige

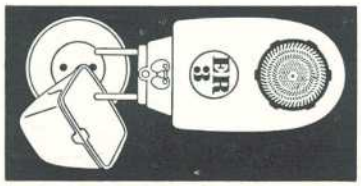
Der neue, ideale Elektrorasierer mit 3 einzigartigen Vorzügen:

Unabhängig von der Steckdose
Überall können Sie den schnurlosen *ER 3* benutzen, denn sein eingebauter Akku macht Sie beim Rasieren von der Steckdose unabhängig.

Bequem aufzuladen
Über Nacht in der nächsten Steckdose aufgeladen, ist Ihr *ER 3* für eine Woche rasierbereit. Ein zusätzliches Ladegerät ist überflüssig.

Angenehm in der Rasur
denn der *ER 3* rasiert wirklich nur die Haare und nicht die Haut.

78,– DM einschließlich geschmackvollem Leder-Etui; Teilzahlung gern möglich.



Fragen Sie nach dem ER 3 in den einschlägigen Geschäften

CARL PLÜCKER

ROTTERDAM AMSTERDAM

Schiffs-Proviant
Deck- und Maschinen-Ausrüstungen
Segelmacherei

IMPORT

EXPORT

gegründet 1890

Lieferung in allen Häfen von Holland, Belgien und Frankreich

Rotterdam, Hudsonstr. 23
Sammelnummer 3 68 22

Amsterdam, Vlothaven NZ
Sammelnummer 3 54 79

Fernschreiber 21 487

Elektromotoren-Reparaturen
Spez. Schiffsgeneratoren und Antriebsmotoren
OTTO STERNBERG
Hamburg 26, Süderstraße 294
Telefon 25 19 49, 25 42 44

Kolbenringe
OSTKREIS
in allen Ausführungsarten f. Haupt- u. Hilfsmaschinen (Dieselmotoren u. Dampfmaschinen)
U. v. d. OSTEN & KREISINGER
Hamburg - Billstedt 1 · Telefon 73 48 74
Telegramme: Ostkreis · Fernschreiber 02 13510

Linoleum
und verwandte Fußbodenbeläge
LINOLEUM KORTE
Hamburg 1, Steinstraße 6 u. 8

Packungen
Dichtungsmaterial u. alle techn. Bedarfsartikel f. Deck u. Maschine - Großhandel, Im- u. Export
Telefon 34 22 64 35 20 93 31 38 22 31 38 23
LOUIS TAXT Hamburg 11, Steinhöft 11

Pumpen
für alle Bordverhältnisse, Reparaturen aller Systeme
PUMPEN PRINZ
Pumpenfabrik - Hamburg Altona, Nopitschstraße 15
Telefon 31 12 66 - Fernschreiber 021 3218

Schiffs-Innenausstattung
M. HIGLE & SOHN
Klein-Flottbek, Quellental 22/24, Tel. 82 01 06
Polstermöbel - Dekorationen - Gardinen
Teppiche - Möbelstoffe - Fußbodenbelag

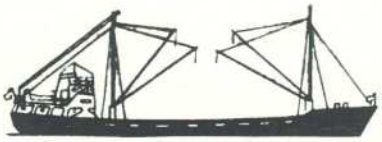
Schiffs-Positions-Laternen
J. H. PETERS & BEY HAMBURG 11
Karpfangerstraße 8/14 - Fernsprecher Sa.-Nr. 34 73 35
PEBETRA-HANDFEUERLÖSCHER - METALLWAREN FÜR DECK UND MASCHINE - REPARATUREN

Schiffszimmerei
J. M. LINDEMANN - Tischlerei - Holzhandel
Holzbearbeitung - Verpallen und Laschen von Ladung
Hamburg 11, Stubbenhuk 35—38
Telefon 34 38 66-67 - Telegramm-Adresse: Lindham
Freihafenbetrieb: Am Moldauhafen 10 - Gleisanschl.: Hamburg-Süd PL 1104

Segelmacherei
HUGO J. L. RECKMANN
Persenninge, Regensegel, Sonnensegel etc.
Tauwerk und Draht
Hamburg-Altona, Thadenstr. 61, Tel. 43 65 44

Waffen
BONNEVAL Hamburg 6
Feldstr. 32/34, gegenüber Bahnhof Feldstr., Tel. 34 76 22
Sport- u. Jagdwaffen - Pistolen u. Revolver - arms and pistols - automat. Gewehre aller Kaliber - Fordern Sie Preisliste — Versand n. überall - Auch Ank. gebr. Waffen

LIEFERANTEN der Seeschiffahrt



Bordapotheken
NEUE APOTHEKE ST. PAULI
Inh. G. Laudahn
Einricht. v. Bordapotheken - Hospitaleinricht.
Hamburg, Clemens-Schultz-Str. 90, Tel. 31 06 65

Bordspiele
Spielzeug-Rasch
Hamburg 1 GERHART-HAUPTMANN-PLATZ 1 Ruf: 35 79 22

Drahtseile
Tauwerk - Bindfäden - Persenninge
WALTER HERING
Hamburg 36, Caffamacherreihe 107/111
Telefon 34 64 85 und 34 84 15

Elektrische Anlagen
Hoch- und Niederspannung
Schiffsinstallation - Neubau - Reparatur
WILLY OSTERMANN
Ingenieur-Büro
Hamburg 11, Rödingsmarkt 32, ☎ 36 27 11

für jeden Schiffstyp
für jede Ruderanlage
für alle Kreiselfabrikate

AEG - Selbststeueranlagen